2/89

transpress

modell eisenbahner

eisenbahn-modellbahn-zeitschrift · ISSN 0026-7422 · Preis 1.80 M

Poster



Neue Nummern – neue Farben

Seit Anfang 1987 werden bei den ČSD-Triebfahrzeugen neue Bezeichnungen eingeführt, die zunächst nur innerdienstlich verwendet wurden. Später erschienen die neuen Nummern neben den alten an den Lokomotiven und Triebwagen angemalt oder aufgeklebt. Wegen der längeren Umstellphase als seinerzeit bei der DR (Juni 1970), kommt es dabei zu Doppelbeschriftungen und Kombinationen von Kennzeichen.
Begonnen wurde auch, die Triebfahrzeuge mit neuen Farbkombinationen zu versehen. Neben den bisherigen Grundfarben (Dieselloks weinrot, El-loks-Gleichstrom dunkelgrün, -Wechselstrom zinnoberrot, -Zweisystem blau) ziert jetzt ein breiter gelber Streifen durchgehend die Fahrzeuge.
Auf diesem Streifen ist neben dem Nummernschild auch das neue größere ČSD-Emblem angebracht.

1



1 Die Zweisystem-Elok 363 181-1 ist eine der Lokomotiven, welche ab Werk mit neuen Farben und Schildern ausgeliefert wurde (Praha hl. n. 12. Mai 1988).

2 und 3 Hier sind die Unterschiede in Farbe und Nummer direkt vergleichbar: M 152 0254 und 810 396-2 (Skalice n. Sv. 10. Mai 1988).

4 Die ehemalige T 478.3163 hat ihre „Umwandlung" zur 753 163-5 bereits hinter sich (Brno hl. n. 12. Mai 1988).

5 Auch das gibt es: neuer Anstrich, aber alte Nummer – T 478.4075 (Skalice n. Sv. 10. Mai 1988).

Text und Fotos: P. Schulz, Berlin

2



3



4



5



eisenbahn-modellbahn-zeitschrift
38. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

ISSN 0026-7422

Titelbild
Angeregt durch das Portal des Brandleitetunnels entstand diese Szenerie in der Nenngröße H0. Das entsprechend gestaltete Mamos-Portal, eine gealterte 130er und eine gehörige Portion Modellschnee sorgen für winterliche Atmosphäre im Maßstab 1:87.
Foto: J. Albrecht, Oschatz

Redaktion
Chefredakteur:
Ing. Wolf-Dietger Machel
Redakteur: Hans Drescher
Redaktionelle Mitarbeiterin:
Gisela Neumann
Gestaltung: Ing. Inge Bieghoeldt
Anschrift:
Redaktion „modelleisenbahner"
Französische Str. 13/14; PSF 1235, Berlin, 1086
Telefon: 2 04 12 76
Fernschreiber: Berlin 11 22 29
Telegrammadresse: transpress Berlin
Zuschriften für die Seite „DMV teilt mit" (also auch für „Wer hat – wer braucht?")
sind nur an das Generalsekretariat des DMV, Simon-Dach-Str. 10, Berlin, 1035, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR



Redaktionsbeirat
Studienrat Günter Barthel, Erfurt
Karlheinz Brust, Dresden
Achim Delang, Berlin
Werner Drescher, Jena
Dipl.-Ing. Günter Driesnack, Königsbrück (Sa.)
Dipl.-Ing. Peter Eickel, Dresden
Eisenbahnbau-Ingenieur Oberingenieur Günter Fromm, Erfurt
Ing. Walter Georgii, Zeuthen
Ing. Wolfgang Hensel, Berlin
Dipl.-Ing. Hans-Joachim Hütter, Berlin
Werner Ilgner, Marienberg
Prof. em. Dr. sc. techn. Harald Kurz, Radebeul
Klaus Lehm, Sonneberg
Dr. oec. Joachim Mucha, Dresden
Ing. Manfred Neumann, Berlin
Wolfgang Petznick, Magdeburg
Ing. Peter Pohl, Coswig
Ing. Helmut Reinert, Berlin
Gerd Sauerbrey, Erfurt
Dr. Horst Schandert, Berlin
Ing. Rolf Schindler, Dresden
Ulrich Schulz, Neubrandenburg
Joachim Schnitzer, Kleinmachnow
Ing. Lothar Schultz, Rostock
Hansotto Voigt, Dresden
Dipl.-Ing. oec. Hans-Joachim Wilhelm, Berlin

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsdirektor: Dr. Harald Böttcher
Lizenz Nr. 1151
Druck:
(140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Der „modelleisenbahner" erscheint monatlich.
Preis: Vierteljährlich 5,40 M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, zu entnehmen.
Der Nachdruck von Beiträgen – auch auszugsweise – ist nur mit Zustimmung der betreffenden Urheber gestattet. Art.-Nr. 16330

Verlagspostamt Berlin
Redaktionsschluß: 5. 1. 1989
Geplante Auslieferung: 7. 2. 1989
Geplante Auslieferung des Heftes 3/89: 6. 3. 1989

Anzeigenverwaltung
VEB Verlag Technik Berlin
Für Bevölkerungsanzeigen alle Anzeigenannahmestellen in der DDR, für Wirtschaftsanzeigen der VEB Verlag Technik, Oranienburger Str. 13–14, PSF 201, Berlin, 1020

Bestellungen sind in der DDR zu richten an sämtliche Postämter; im Ausland an: den internationalen Buch- und Zeitschriftenhandel; zusätzlich in der BRD und in Westberlin: an den örtlichen Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH, Eichborndamm 141–167, 1000 Berlin (West) 52 sowie an den Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Kurfürstenstr. 111, 1000 Berlin (West) 30.
Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, PSF 160, DDR - 7010 Leipzig, und den Verlag vermittelt.

LDE im Verkehrsmuseum

Interview mit dem Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, Dr. oec. Joachim Mucha, zur Sonderausstellung anläßlich des 150jährigen Bestehens der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE)

„me": Das LDE-Jubiläum wird 1989 als ein wichtiger Höhepunkt im 40. Jahr des Bestehens unseres Landes gewürdigt. Zahlreiche Veranstaltungen sind geplant, das Verkehrsmuseum wird dabei fest einbezogen. Welche Vorhaben gibt es in diesem Zusammehang?

Dr. Mucha: Die Mitarbeiter des Verkehrsmuseums bereiten gegenwärtig mit großer Initiative und dankenswerter Unterstützung der Reichsbahndirektionen Dresden und Halle sowie anderer Dienststellen eine Sonderausstellung „150 Jahre erste deutsche Ferneisenbahn Leipzig-Dresden" vor. Sie wird vom 5. April bis zum 2. Juli 1989 zu besichtigen sein und sicherlich lebhaftes Interesse nicht nur bei den Eisenbahnern und Eisenbahnfreunden, sondern auch in breiten Kreisen der Bevölkerung finden.

„me": Was erwartet die Besucher im einzelnen?

Dr. Mucha: Die Ausstellung veranschaulicht in vier geschichtlichen Abschnitten die Entwicklung der Strecke Leipzig–Dresden von ihrer Gründung als Privatbahn im Jahre 1839 bis zur leistungsfähigen Magistrale im Netz der Deutschen Reichsbahn. So werden viele bemerkenswerte Dokumente und Exponate dem Besucher jene Gründe aufzeigen, die zum Bau dieser Bahn führten. Dabei wird der Zusammenhang zwischen der Entwicklung der Produktivkräfte und dem Eisenbahntransport nicht zu kurz kommen. Dargestellt werden außerdem technische und technologische Bedingungen, die während des Bahnbaus herrschten. Einen gebührenden Platz haben wir dem Menschen eingeräumt und solche Fragen beantwortet, wie er dieses große Projekt in die Tat umsetzte und dieses Verkehrsmittel später nutzte. Der letzte Abschnitt beschäftigt sich dann mit der Entwicklung der Strecke bis zur Gegenwart. Hier wird besonderer Wert auf die sich ständig verbessernden Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner durch die Einführung und Anwendung moderner Technik und Technologien gelegt. Das Vestibül des Verkehrsmuseums gestalten wir zu Ehren von Friedrich List, dessen 200. Geburtstag wir in diesem Jahr feiern. Hierbei soli besonders Lists Verdienst bei der Verwirklichung des Eisenbahnprojektes Leipzig–Dresden gewürdigt werden.



Dr. oec. Joachim Mucha

54 Jahre

1. Oktober 1949 Eintritt in den Eisenbahndienst als Junghelfer

1952 Beendigung der Lehre als Eisenbahner des Betriebs- und Verkehrsdienstes, danach tätig als Aufsicht und Fahrdienstleiter, später Dienstvorsteher der Güterabfertigung Forst (Lausitz)

1958–1963 Fernstudium an der heutigen Ingenieurschule für Transportbetriebstechnik Gotha, von 1959 bis 1977 verschiedene Funktionen in der Rbd Cottbus, u. a. Abteilungsleiter

1965–1971 Fernstudium an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List" zum Dipl.-Ing. oec. 1973–1977 außerplanmäßige Aspirantur an der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Wissenschaftsbereich Wirtschafts- und Verkehrsgeschichte, mit Promotion zum Dr. oec.

1978–1987 Mitarbeiter des internationalen Bereichs im Ministerium für Verkehrswesen, darunter sechs Jahre als Botschaftsrat und Leiter der Verkehrspolitischen Abteilung der Botschaften der DDR in der VRP und ČSSR

1. Juli 1987 Berufung zum Direktor des Verkehrsmuseums Dresden, seit Dezember 1987 Mitglied des Redaktionsbeirats der Zeitschrift „modelleisenbahner"

„me": Die Exponate sind vielseitig, die Dokumentationen anschaulich. Was sollte der Gast – vor allem der Modelleisenbahner – mit besonderer Aufmerksamkeit betrachten?

Dr. Mucha: Es ist nicht leicht, aus der Vielzahl der zu besichtigenden Exponate und Dokumente einige besonders hervorzuheben. Da wären aber aus meiner Sicht ein detailliertes Modell der ersten Elbbrücke bei Riesa im Maßstab 1:87, eine Auswahl von Originalen an Reglements, eine große Anzahl von Fahrzeugmodellen sächsischer Bauart, ein Diorama vom Bau des Einschnitts bei Machern, aber ebenso die Modelle der ersten Bahnhöfe Leipzigs und Dresdens zu nennen.

„me": Sicherlich enthält auch die ständige Ausstellung des Museums Exponate, die mit dem LDE-Jubiläum im Zusammenhang stehen. Welche gehören dazu?

Dr. Mucha: Natürlich, schon jetzt kann der Besucher in der ständigen Ausstellung Eisenbahn beispielsweise das Modell der SAXONIA im Maßstab 1:10 im Erdgeschoß unseres Hauses besichtigen. Im ersten Obergeschoß steht das Modell des Oberauer Tunnels. Hinzu kommen Teile der Oberbausammlung sowie Modelle von Reisezug- und Güterwagen der Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie.

„me": Abschließend ein Blick in die Zukunft. Zahlreiche Sonderausstellungen des Verkehrsmuseums haben im Laufe der Jahre viel Anerkennung gefunden. Sind weitere speziell zur Thematik Schienenverkehr geplant?

Dr. Mucha: Ja. Im Rahmen der Friedrich-List-Ehrung der DDR schließt sich vom 7. August bis 30. Dezember 1989 eine weitere Sonderausstellung zum Leben und Wirken Friedrich Lists an. Im Rahmen unserer internationalen Zusammenarbeit mit Partnermuseen werden 1990 eine Gastausstellung des Technischen Museums Brno unter dem Titel „Metros der Welt" und wahrscheinlich eine Ausstellung des Verkehrsmuseums Budapest zum Thema Containerverkehr folgen.
Wir freuen uns jedenfalls auf einen regen Zuspruch unserer Ausstellungen und wünschen allen unseren Gästen einen erlebnisreichen Museumsbesuch.

Das Interview führte Wolf-Dietger Machel

Eisenbahner auf Zeit

80 Schüler bzw. Jugendliche aus 21 Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes und von sechs Pioniereisenbahnen beteiligten sich 1988 an den drei von der Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV gemeinsam mit der Deutschen Reichsbahn organisierten Lager für Erholung und Arbeit. Die 35 Teilnehmer in Leipzig schachteten an der Hauptstrecke Leipzig–Zeitz zwischen den Bahnhöfen Leipzig-Plagwitz und Leipzig-Großzschocher 1 300 m Kabelgräben, 80 cm tief, in guter Qualität aus. Von den Leistungen der Jugendlichen überzeugten sich vor Ort der Beauftragte des Präsidenten der Rbd Halle (Saale) für den politischen Bezirk Leipzig, der Leiter der Betreuungsstelle des Instandhaltungswerks für Sicherungs-, Fernmelde- und Prozeßautomatisierung Leipzig sowie der Sekretär des DMV-Bezirksvorstandes Halle, Freund Bahnert. Die Freizeit wurde genutzt zu gemeinsamen Stellwerksbesichtigungen, Kinobesuchen, Lichtbildervorträgen über die Eisenbahn, zum Baden und zum Besuch eines Freiluft-Rockkonzerts. Absolute Höhepunkte waren an beiden Wochenenden die Exkursionen nach Cottbus mit Besichtigung des Bahnbetriebswerks und nach Radebeul Ost zum Bahnhofsfest. Natürlich fehlten auch dieses Mal die obligatorischen Grillabende auf dem Schulhof nicht. Außerdem leisteten die Teilnehmer in Vorbereitung des LDE-Jubiläums einen freiwilligen Arbeitseinsatz auf dem Dresdner Güterbahnhof in Leipzig.
24 Jugendliche waren in Wismar im Einsatz. Auf dem Bahnhof Hagebök der Strecke Wismar–Rostock wurde für etwa 1 000 m Kabel ein bis zu 80 cm tiefer Graben ausgeschachtet und nach der Kabelverlegung wieder verfüllt. Umfangreich war auch hier das Rahmenprogramm. Die Palette reichte vom Besuch des Meereskundemuseums in Stralsund über eine Fahrt mit dem Molli und eine Stadtrundfahrt in Rostock bis zur Besichtigung des Wismarer Hafens.
Erstmals fand im Bereich des Bezirksvorstandes Berlin ein Lager der Erholung und Arbeit statt. 14 Tage lang war Kietz Heimatort für 21 Teilnehmer. Gute Leistungen und eine hohe Disziplin wurden hier allen Teilnehmern von den Verantwortlichen der Deutschen Reichsbahn bescheinigt. An Arbeitsleistungen konnten abgerechnet werden: Gehölz unter Freileitungen ausgesägt, 14 600 m Einfachleitungen für Fernsprechverbindungen abgebaut und gewickelt sowie drei Maste gesetzt. Exkursionen führten nach Frankfurt (Oder) und Seelow. Ebenso gab es Diskoabende. Alle von unserem Verband in Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn organisierten Lager für Erholung und Arbeit reihen sich würdig in die Ergebnisse des Studenten- und Schülersommers 1988 ein.
Auch in diesem Jahr organisiert die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV Lager für Erholung und Arbeit.
Hier die Termine:
15. Lager für Erholung und Arbeit **vom 3. bis 21. Juli in Leipzig** und
16. Lager für Erholung und Arbeit **vom 3. bis 14. Juli in Kietz.**
Bewerbungen sind **bis zum 15. März 1989** an die Kommission für Jugendarbeit beim Präsidium des DMV, Freund Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann-Straße 261, Leipzig, 7022, zu richten. Die Meldungen müssen den Namen, Vornamen, Geburtsdatum, Personenkennzahl, Wohnanschrift und Arbeitsgemeinschaft bzw. Pioniereisenbahn enthalten. *H.-D. Weide, Leipzig*

Publikumsmagnet Pioniereisenbahn

Wenn bei zehn Pioniereisenbahnen (PE) der Fahrbetrieb um diese Jahreszeit ruht – nur im Berliner Pionierpark „Ernst Thälmann" rollen auch im Winter die Räder – ruhen sich die Pioniereisenbahner keinesfalls aus. In theoretischen Aus- und Weiterbildungsveranstaltungen eignen sie sich das Rüstzeug für die kommende Fahrsaison an.
1 400 146 große und kleine Fahrgäste unternahmen 1988 mit den elf Pioniereisenbahnen eine Fahrt auf schmaler Spur. Dabei legten die Mini-Züge 78 189 Kilometer zurück. 1 364 Pioniereisenbahner zwischen 10 und 18 Jahren sorgten für einen reibungslosen und sicheren Fahrbetrieb. 71 von ihnen nahmen im vergangenen Jahr eine Lehre bei der Deutschen Reichsbahn auf.
Hier die Beförderungsleistungen der einzelnen Bahnen in Personen: Dresden 538 000, Cottbus 167 358, Leipzig 140 383, Bernburg 105 962, Karl-Marx-Stadt 97 443, Berlin 94 345, Halle (Saale) 80 896, Gera 78 743, Görlitz 39 042, Plauen (Vogtl.) 32 853 und Vatterode 25 121.
In diesem Jahr können die PE Karl-Marx-Stadt und Cottbus auf das 35jährige Bestehen zurückblicken, Plauen (Vogtl.) auf 30 Jahre und Bernburg auf 20 Jahre. Sicherlich werden die Jubiläen Anlaß sein, daß sich Pioniereisenbahner zum Erfahrungsaustausch an diesen Bahnen treffen.
In Leipzig wird 1989 ein neuer Zug in Betrieb genommen. Anläßlich des 40. Jahrestages der Pionierorganisation „Ernst Thälmann" übergab der Werkdirektor des Raw Dresden, Reichsbahn-Direktor Seidel, am 5. Dezember 1988 den Leipziger Pioniereisenbahnern einen aus neun Wagen bestehenden Zug, der nun seine Bewährungsprobe bestehen muß (s. a. „me" 12/88, S. 5).
Hdw.

Zum Kleinserienversand der AG Marienberg

Gegenwärtig erhalten wir täglich bis zu 40 Postsendungen aller Art. Darunter seitenlange Briefe in schlechter Handschrift mit dem Lebenslauf oder Modellbahnerwerdegang des Schreibers. Das belastet und hindert uns an nötigeren Arbeiten im Interesse der Modellbahnfreunde.
Um die ständig wachsende Zahl von Bestellungen, Anfragen und sonstiger Zuschriften zu bewältigen, wurden ab 1. Januar 1989 für den Kleinserienversand neue Regelungen eingeführt. Dafür sollten alle Interessenten Verständnis haben. Werden die Hinweise beachtet und eingehalten, wird dies von beiderseitigem Vorteil sein.

1. Bestellung **nur** auf Postkarte **ohne** jede weitere Anfragen und Mitteilungen **an die AG-Anschrift**. Bestellwert mindestens 5,– M.
Für jeden Artikel bzw. jede Artikelgruppe (Kleinteile) je eine Postkarte verwenden.
2. Annahme von Bestellungen und Auslieferungen nur vom 1. Januar bis 31. Mai und vom 1. September bis 15. November des Jahres. In den Sommermonaten und im Dezember kein Versand.
3. Bei evtl. Reklamationen von Bausätzen sind diese komplett zurückzusenden.
4. Anfragen bitte **nur** auf „Postkarte" mit Rückantwort schreiben. Briefe werden nicht mehr bearbeitet.
Bitte fassen Sie ihre Texte kurz, um so schneller können die Fragen beantwortet werden.
5. Bitte keine Anfragen nach lieferbarem Material. Dazu kann die Liste der TK bei der AG „Saxonia" Dresden angefordert werden (siehe „me" 5/87, Seite 21).
6. Bitte beachten: Kleinserien sind ausschließlich **für DMV-Mitglieder bestimmt.**

W. Ilgner, Marienberg

Liebe Freunde der großen und kleinen Eisenbahn!

Bald ist es wieder soweit: Die Kommission für Wettbewerbe beim Bezirksvorstand Berlin und die Redaktion „modelleisenbahner" laden Sie sehr herzlich zu einem weiteren Erfahrungsaustausch der Modellbauer ein.
Wiederum soll unsere Zusammenkunft zu zwanglosen Gesprächen über das modellbauerische Schaffen führen. Deshalb sollten Sie Ihre selbst gebauten, umgebauten oder frisierten Modelle mitbringen. Die Diskussion „am Objekt" ist für alle gewinnbringender.
Natürlich hofft die Redaktion „modelleisenbahner" bei diesem Treffen auch wieder auf neue Anregungen zur Gestaltung des Modellbahnteils der Zeitschrift.
Wir treffen uns am 1. April 1989 um 9.30 Uhr vor dem Eingang des Reichsbahnamtes Berlin, Frankfurter Allee 212, Nähe Lichtenberger Brücke.

me

Jörg Stechbart (DMV), Fredersdorf

Dokumentierte Fahrzeuggeschichte

S-Bahnfahrzeuge der Bauart Stadtbahn im S-Bw Friedrichsfelde

Im vergangenen Jahr waren 60 Jahre vergangen, als die Anlagen des heutigen S-Bw Friedrichsfelde vom Dampflokbetrieb auf den elektrischen S-Bahn-Betrieb umgerüstet wurden. Dieses Ereignis konnte am 6. und 7. August 1988 im Zusammenhang mit dem verkehrshistorischen Wochenende durch eine repräsentative Ausstellung aller bei der Berliner S-Bahn eingesetzten Fahrzeugtypen gewürdigt werden. Anläßlich dieser Veranstaltung ist am Eingangsgebäude des S-Bw die Führerstandsstirnwand des Triebwagens 275 607 aufgestellt worden. Sie soll als Sachzeuge der Verkehrsgeschichte an die dominierend im S-Bw Friedrichsfelde beheimateten Fahrzeuge der Bauart Stadtbahn erinnern.

Die heutige Baureihe 275

Im Dezember des Jahres 1927 wurden je zwei Viertelzüge von Orenstein & Koppel (O & K) und von der Waggon- und Maschinenbau AG Görlitz (Wumag) als Prototypen der neuen Bauart 1927/28 fertiggestellt. Nach umfangreichem Probebetrieb fiel die Entscheidung zugunsten der O & K-Version aus. Die Triebzüge der Serienfertigung, bezeichnet als Stadtbahnwagen, lieferte man anfangs als aus Trieb- und Steuerwagen bestehende Viertelzüge aus. Bei späteren Lieferungen wurden diese Züge aus Trieb- und Beiwagen gebildet. Innerhalb von drei Bestellungen erhielt die RBD Berlin insgesamt 638 Trieb-, 465 Steuer- und 173 Beiwagen. (Darin eingeschlossen sind vier Viertelprobezüge.) Die größte in der deutschen Eisenbahngeschichte gebaute Triebwagenserie wurde nach einheitlichen Zeichnungen von allen namhaften deutschen Waggonfabriken hergestellt.

Ursprünglich war vorgesehen, daß während der verkehrsschwachen Zeiten Viertelzüge verkehren sollten. Dieser Plan erwies sich jedoch in den meisten Fällen als ein Trugschluß. Aufgrund des Verkehrsaufkommens mußten bis auf geringe Ausnahmen mindestens Halbzüge eingesetzt werden. Von 1942 bis 1945 verzichtete man daher auf die weitgehend ungenutzte Führerstandsausrüstung in den Viertelzügen und baute fast alle Steuerwagen zu Beiwagen um.

1987 wurde der mit einem Steuerwagen erhalten gebliebene Viertelzug 275 669/660 in den Ursprungszustand versetzt und als Museumszug 2303/5447 der Verwaltung der Berliner S-Bahn als Betreiber übergeben.

Der Triebwagen 275 607

Der spätere Triebwagen 275 607 wurde am 4. April 1929 durch das RAW Berlin-Niederschöneweide (heute Raw „Roman Chwalek" Berlin-Schöneweide) abgenommen. Das von der Wumag gebaute Fahrzeug erhielt die Wagennummer 2454. Der Beschaffungspreis für diesen 3. Klasse-Wagen betrug 103 908 RM.

Der Triebwagen 2454 wurde wahrscheinlich zunächst im S-Bw Papestraße (heute Berlin [West]) beheimatet.

In den 30er Jahren veränderte man im RAW Berlin-Niederschöneweide den wagenbaulichen Teil des Fahrzeugs. Dazu gehörte der Einbau von Leichtmetalltüren (1935) und das Anbringen von Dämpfungspuffern (1937).

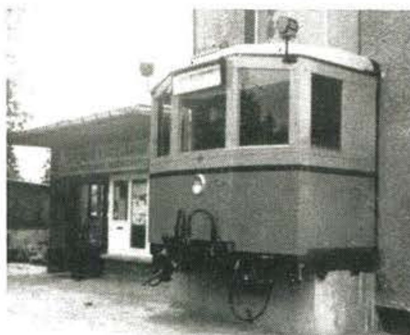


Foto: H. Grabow, Berlin

Ende Oktober 1942 erhielt dieser Triebwagen die Bezeichnung ET 165 002. Ein Jahr später mußten die Buntmetalle als Rohstoff für die Rüstungsindustrie ausgebaut werden. Im Jahre 1944 war das Fahrzeug Fliegerangriffen ausgesetzt, so daß es im damaligen RAW Berlin-Niederschöneweide insgesamt viermal zur Reparatur anstand. In diesen Zeitraum fiel auch der Umbau des zugehörigen Steuerwagens in einen Beiwagen.

Vom 2. Mai 1945 bis zum September 1946 war der Viertelzug im Bereich Yorckstraße abgestellt. Durch die Sprengung der Tunneldecke am Landwehrkanal am Morgen des 2. Mai 1945 wurde der Zug ein Opfer des Wassereinbruchs. Die im Nordsüdbahn-Tunnel abgestellten Fahrzeuge dienten in den ersten Nachkriegsjahren vornehmlich als Ersatzteilspender. Vom 18. November 1948 bis 31. Juli 1952 wurde der Viertelzug im VEB LOWA Bautzen instand gesetzt und anschließend wieder dem Betrieb übergeben.

In den folgenden Jahren wurden der wagenbauliche als auch der elektrische Teil der Fahrzeuge dieser Baureihe verbessert, so die Umrüstung der durchgehenden Steuerleitungen für den Ein-Mann-Betrieb. Der ET 165 002 mußte bis zuletzt in Zwei-Mann-Bedienung betrieben werden. Er erhielt keinen UKW-Sprechfunk, keine Sifa und kein verändertes Signallicht. Diese Viertelzüge (Vz) wurden als Paß-Vz bezeichnet und außer bei Sonderfahrten mittig in EMB-Züge eingestellt. Vom 19. Dezember 1958 bis zum 20. Dezember 1963 betrieb man diesen Viertelzug versuchsweise mit einer elektrischen Widerstandsbremse, 1970 erhielt der Triebwagen die Nummer 275 607.

Bisher sind folgende Angaben über die Stationierung dieses Triebwagens bekannt: 1932–1936 BW Papestraße, 1937–1939 BW Stettiner Bahnhof, 1940–1945 Triebwagenschuppen Velten, 1952–1958 S-Bw Wannsee (Berlin [West]). 1958–1963 S-Bw Nordbahnhof (ehemals Stettiner Bahnhof), 1964–1966 S-Bw Friedrichsfelde, 1966–1969 S-Bw Papestraße (Berlin [West]), 1969–1975 S-Bw Friedrichsfelde, 1975–1978 S-Bw Papestraße (Berlin [West]) und ab dem 4. Juli 1978 gehörte das Fahrzeug wieder zum S-Bw Friedrichsfelde.

Am 28. November 1986 genehmigte die Rbd Berlin dem Leiter des S-Bw Friedrichsfelde, daß die Führerhausrückwand des Triebwagens 275 607 abgetrennt werden kann und dem S-Bw Friedrichsfelde als Sachzeuge der Verkehrsgeschichte zur Verfügung gestellt wird. Mit dem 8. Januar 1987 wurde der 275 607 in den Z-Park eingegliedert und am 4. Februar 1987 ins Raw „Roman Chwalek" überführt. Am 15. Mai 1987 ist die dort abgetrennte und weitestgehend komplettierte Stirnwand wieder im S-Bw Friedrichsfelde eingetroffen. Der Triebwagen wurde aber erst ab 31. Juli 1987 offiziell aus dem Fahrzeugpark der Deutschen Reichsbahn ausgemustert. Alle verwendbaren Baugruppen konnten beim Umbau in einen Großprofil U-Bahnwagen des Typs E III 5 berücksichtigt werden; er trägt heute die Nummer 105 130. Der zugehörige Beiwagen wurde für die S-Bahn modernisiert und in die Baureihe 276.1 eingegliedert. Er erhielt die Ordnungsnummer 512.

Als Sachzeuge der Verkehrsgeschichte

Im Rahmen der MMM-Bewegung wurde im Oktober 1987 unter Beteiligung von Elektromonteurlehrlingen des zweiten Ausbildungsjahres eine Vereinbarung über ein detailliertes Konzept zur zielgerichteten Aufarbeitung der Stirnwand abgeschlossen. Anläßlich der Dienstortmesse des Reichsbahnamtes Berlin im April 1988 konnte diese Arbeit als beste Dokumentation bewertet werden. Auf der Grundlage der Dokumentation begannen dann die praktischen Arbeiten. Alle mechanisch lösbaren Teile waren zu entfernen, bei Wiederverwendung aufzuarbeiten. Schrittweise mußte die Stirnwand komplettiert werden. Dabei ging es darum, vor allem das äußere Erscheinungsbild zu erhalten. Der Aufbau der gesamten Führerstandseinrichtung wäre nur mit einem sehr hohen Aufwand möglich gewesen und schied daher aus. Nachgestaltet wurde der Zeitraum um 1953, wobei die Neuverblechung im Schweißverfahren, der Ausbau der Signallampe für Falschfahrtschluß und das Fehlen des roten Zierstreifens unterhalb der Dachkante wesentliche Merkmale dieser Zeitspanne und zu berücksichtigen waren. Die damalige Bezeichnung ET 165 002 und Nichtraucher-Schilder werden noch angebracht.

Abschließend sei allen Kollegen und Freunden, die mithalfen, dieses Vorhaben durchzusetzen, gedankt.

Quellenangaben

(1) Peter Bley: Berliner S-Bahn; 3. Auflage Juli 1985 alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co. KG, Düsseldorf
(2) Betriebskarten 275 607-0
(3) MMM-Dokumentation „Führerstandsstirnwand ET 275 607-0"
(4) Zuarbeiten des Kollegen Manfred Elster

Harald Großstück (DMV), Cottbus

Die ehemalige N. L. E.

Vergangenes und Gegenwärtiges über eine Nebenbahn

40 Jahre besteht unser Land. Vor 40 Jahren gab es auf dem Territorium der DDR ein von besonderer Tragweite gekennzeichnetes Ereignis im Eisenbahnwesen. In bisherigen Veröffentlichungen ist es vielfach nicht oder nur am Rande erwähnt. Am 1. April 1949 übernahm die Deutsche Reichsbahn die Nutznießung und Verwaltung fast aller nichtreichsbahneigenen, aber dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen in der sowjetischen Besatzungszone.
Bevor „me" im Heft 4/89 darüber genauer berichten wird, soll im Vorfeld dessen eine solche ehemalige Privatbahn näher vorgestellt werden. Ein weiterer Beitrag zu diesem Thema – und zwar über die früheren Schmalspurbahnen der Prignitz – ist in Vorbereitung.
Die Redaktion

Der „weiße Fleck" verschwindet
Ende der 60er bzw. Anfang der 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts konnte unter Regie des bekannten und schon häufig zitierten Eisenbahnkönigs Bethel Henry Strousberg auch in der Niederlausitz der Bau des Hauptstreckennetzes abgeschlossen werden. Die große Zeit der Nebenbahnen begann. Auf der Grundlage des Lokalbahngesetzes von 1868 konzessionierte die preußische Regierung jetzt in erster Linie derartige Bahnen. Durch die einfacheren Eisenbahnanlagen und weniger aufwendige Betriebsführung entstanden wesentlich geringere Kosten. In der Niederlausitz sollten nun auch jene Ortschaften an das Eisenbahnnetz angeschlossen werden, die nur über wenig entwickelte Industrie verfügten. Ein solches Gebiet bestand nördlich des Spreewalds, also zwischen Lübben und Herzberg.
Die „Gesellschaft für Bau und Betrieb von Eisenbahnen Hennig Hartwich & Co zu Berlin" erkannte diesen „weißen Fleck" im preußischen Eisenbahnnetz. Daraufhin wurde das Einzugsgebiet gründlich auf seine „Eisenbahnwürdigkeit" hin geprüft. Das Ergebnis war positiv. Man beantragte eine Vorkonzession für den Bau der eingleisigen regelspurigen Nebenbahn von Falkenberg über Herzberg, Schlieben, Uckro und Luckau nach Lübben. Durch die Verfügung des preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 5. April 1894 wurde die Vorkonzession erteilt. Sie war jedoch mit der Auflage verbunden, eine entsprechende Eisenbahn-Aktiengesellschaft zu gründen. Diesbezügliche Verhandlungen führten schließlich am 28. und 29. Mai 1895 zum gewünschten Erfolg.
Es wurde zunächst ein Vertrag zwischen den Kreisen Luckau und Schweinitz und der Eisenbahnfirma abgeschlossen. Er regelte die unentgeltliche Hergabe des Grund und Bodens durch den Kreis und die Herstellung der Bahnanlagen seitens der Baugesellschaft. Nachdem am 25. November 1895 die endgültige Konzession erteilt war, konnte am 18. Februar 1896 die „Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft" (N.E.G.) gegründet werden. (In der Praxis verwendete man jedoch die Abkürzung N.L.E.) Am 1. April 1896 wurde das Unternehmen in das Handelsregister eingetragen.
Das Grundkapital der N.L.E. betrug 8 581 000 Mark und setzte sich aus Stamm- und Vorzugsaktien zusammen.
Die Kreise Luckau und Schweinitz garantierten bis zum 1. April 1913 eine Dividende von 3½ % jährlich. Der Bau begann umgehend und sollte gemäß den Konzessionsforderungen bis zum 1. Juli 1898 beendet werden. Doch die ersten Züge verkehrten bereits ab 26. November 1897 zwischen Luckau und Uckro. Bei der landespolizeilichen Abnahme der anderen Teilstrecke wurden dann aber grobe Mängel festgestellt, so daß hier die Züge erst ab 15. März 1898 rollen durften. Der Festzug fuhr um 10.20 Uhr ab Falkenberg mit geladenen Gästen bis Uckro. Damit galt der Gesamtbetrieb als eröffnet. Ab dem 1. April 1898 führte dann die N.L.E. den Betrieb eigenständig weiter; Hartwich & Co. zog sich zurück. Die Bahnanlagen waren verhältnismäßig umfangreich. Von der Strecke lagen 62,13 km (84,9 %) in der Geraden und 11,06 km (15,1 %) in Krümmungen, wobei der kleinste Radius 300 m und die größte Steigung 1:80 betrug. Sechs Bahnhöfe und neun Haltestellen mit insgesamt 80 Weichen dienten dem Reise- und Güterverkehr. Der untere Staatsbahnhof in Falkenberg wurde für den Personenverkehr mitbenutzt. Der betriebliche Mittelpunkt befand sich in Luckau.
Das Geschäftsergebnis des ersten Betriebsjahres entsprach in keiner Weise den Erwartungen. Der Überschuß bezifferte sich lediglich auf 40 272,15 Mark.



1 Blick über den Bahnhof Luckau der N. L. E. zum Lokomotivschuppen im Jahre 1938

Tabelle 1 Bestand an Betriebsmitteln

Betriebsmittel	1899	1901	1921	1932	1947
Lokomotiven	6	9	12	12	27
Triebwagen	–	–	–	–	3
Personenwagen	10	17	16	16	17
Post-/Gepäckwagen	4	6	7	7	5
Ow	18	36	43	57	5
Gw	8	21	39	45	4
Spezialgüterwagen	–	15	14	14	–
sonstige	4[1]	31[2]	28	27[3]	7

Fußnoten:
[1] davon 1 Bahnmeisterwagen
[2] davon 3 Schienenfahrräder, 1 Draisine, 7 Bahnmeisterwagen und 20 Arbeitswagen
[3] Die Anzahl der Arbeitswagen änderte sich ständig durch laufende Ausmusterungen.

Von Lübben nach Beeskow
Bereits am 25. März 1896 beschloß der Kreistag des Kreises Beeskow-Storkow, die Strecke von Lübben über Briescht nach Beeskow zu verlängern. Auf einer außerordentlichen Generalversammlung aller N.L.E.-Aktionäre wurde dieses Vorhaben am 17. November 1898 befürwortet. In dem Zusammenhang mußten weitere 3 262 Stammaktien zu je 1 000 Mark ausgegeben werden.
Am 20. Dezember 1899 erteilte der preußische Minister der öffentlichen Arbeiten die Konzession für das Erweiterungsvorhaben. Ein Bauvertrag mit Hartwich & Co. kam am

30. März bzw. 29. Juni 1900 zustande. Umgehend begannen die Bauarbeiten an der 40,1 km langen Strecke. Sie endeten mit der feierlichen Inbetriebnahme am 24. November 1901. 34,1 km (85 %) der Trasse befanden sich hier in der Geraden und 6 km (15 %) in Krümmungen. Größere Brückenbauwerke mußten über die Spree bei Wiesenau-Hartmannsdorf und bei Briescht errichtet werden. Angelegt wurden acht Haltestellen und der Bahnhof Beeskow West. Der Bahnhof Lübben Nord und der Lokomotivschuppen in Luckau waren aufgrund des größeren Verkehrsaufkommens erweitert worden. Insgesamt existierten nun auf der 113 km langen Strecke 14 Bahnhofsgebäude, 13 Güterschuppen, drei Lokomotivschuppen mit acht Ständen und eine kleinere Reparaturwerkstatt, vier größere Brücken und vier Anschlußgleise.

Rote Zahlen unvermeidbar

Im Dezember 1902 wurde der Sitz der Betriebsleitung von Luckau nach Lübben verlegt. Die Staatseisenbahn-Verwaltung untersagte bis 1906 jeglichen Durchgangsverkehr auf der N.L.E. Durch den örtlichen Verkehr waren keine größeren Gewinne zu erwarten, und die Kreise mußten Zinsgarantien gewähren. Im Jahre 1909 standen die Aktien der Bahn mit 40 % schließlich so tief im Kurs wie bei keiner anderen deutschen Privatbahn. Die Finanzlage änderte sich bis zum Jahre 1949 nur unwesentlich. Dividenden wurden nie gezahlt. Dennoch trug die N.L.E. unbestritten dazu bei, daß in ihrem Verkehrsgebiet die Landwirtschaft und Industrie weiter entwickelt wurde. Am deutlichsten zeigt dies die Anzahl der Anschlußgleise. Waren es im Jahre 1901 vier, so stieg die Zahl auf neun im Jahre 1910 und 17 im Jahre 1923 an.
Der in Luckau errichtete Ringlokomotivschuppen entstand auf Staatskosten. Er war durch die Inbetriebnahme der Staatsbahnstrecke Finsterwalde–Luckau ab 2. Oktober 1911 dringend erforderlich geworden. Weitere allerdings unbedeutende Erweiterungen der Bahnanlagen folgten.
Während des ersten Weltkriegs traten infolge des geringeren Verkehrsaufkommens weitere Verluste auf. Viele N.L.E.-Eisenbahner wurden zum Kriegsdienst eingezogen. Die Inflation erbrachte zu Beginn der 20er Jahre weitere Verluste. Der Schuldenberg stieg auf insgesamt 500 000 Goldmark an.

A.D.E.G. und N.L.E.

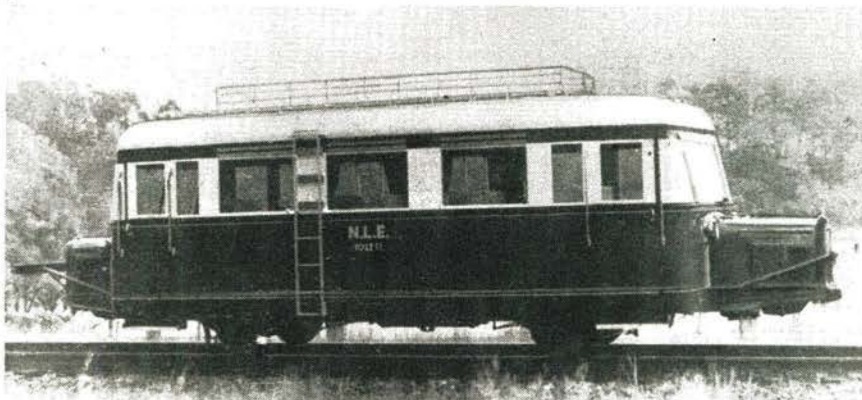
Um die Bahn nicht gänzlich stillegen zu müssen, schloß die Aktiengesellschaft am 18. November 1921 mit der „Allgemeinen Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Gesellschaft m.b.H. Berlin" (A.D.E.G.) einen Betriebsüberlassungsvertrag ab. Damit ging die Betriebsführung rückwirkend vom 1. Oktober 1921 an auf diese Gesellschaft über. Die A.D.E.G. modernisierte die Bahn und erhöhte die Sicherheit durch Einbau von Einfahrsignalen sowie abhängigen Weichen. Die Fahrzeuge erhielten 1932 anstelle der Heberlein-Seilzugbremsen Druckluftbremsen. Über die Entwicklung des Fahrzeugparks der N.L.E. informieren die Tabellen. Im Jahre 1934 beschaffte die N.L.E. zwei Triebwagen aus Wis-

Tabelle 2 Lokomotiven und Triebwagen der N.L.E. bis zum Ende des zweiten Weltkriegs

N.L.E.-Nr.	A.D.E.G.-Nr.[1]	DR-Nr.	Achsfolge	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
1	21	–	Cn2t	Hanomag	1897	2858	+ 1935
2	22	–	Cn2t	Hanomag	1897	2859	+ 1932
3	23	89 6103	Cn2t	Hanomag	1897	2860	7. 6. 47 an Teltower Eb.
4	23	89 6104	Cn2t	Hanomag	1897	2861	7. 6. 47 an Teltower Eb.
5′	–	–	Bn2t	Hanomag	1897	2903[3]	1916 verkauft
6′	–	–	Bn2t	Hanomag	1897	2904[4]	1918 verkauft
7	32	89 6201	Cn2t	Hanomag	1901	3649	+ 23. 8. 1966
8	33	89 6202	Cn2t	Hanomag	1901	3650	+ 14. 1. 1966
9	34	89 6203	Cn2t	Hanomag	1901	3651	+ 1966
10	35	89 6213	Cn2t	Hanomag	1907	5009	+ 31. 5. 1964 ++ 4. 3. 1966
11	36	89 6214	Cn2t	Hanomag	1907	5215	+ 31. 5. 1964
12	151	91 6482	1′Ch2t	Henschel	1927	20816	1967 Bw Salzwedel ++ 1970
5″	31	89 6226	Cn2t	O & K	1912	5364	+ 10. 6. 1960
6″	41	91 6301	1′Cn2t	Henschel	1919	16912	+ 20. 12. 1967 ++ 1968
	152	91 6492	1′Ch2t	Henschel	1936	23101	13. 6. 1961 Bw Falkenb.
–	1021	133 506	Cvt	Wismar/Ford	1934	20217[2]	+ 1955
–	1022	133 507	Cvt	Wismar/Ford	1934	20232	+ 1960

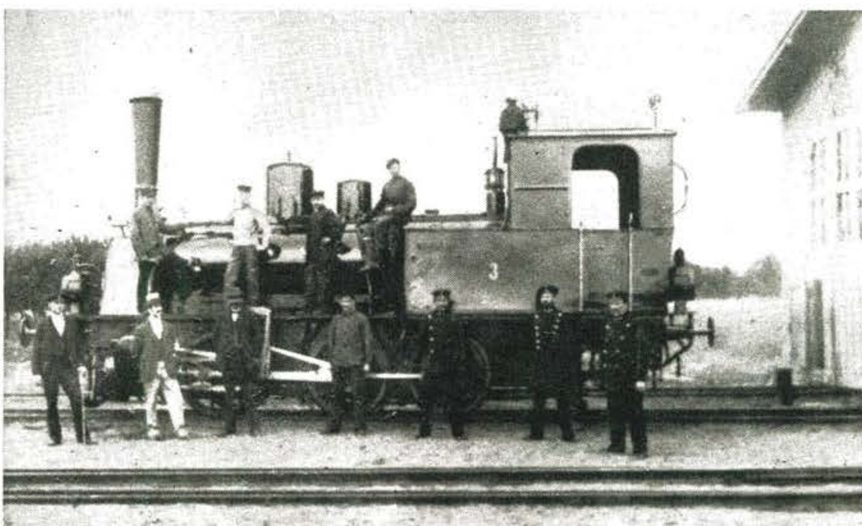
Fußnoten:
1) ab 13. Mai 1932
2) nach (5):20229
3) nach anderer Angabe 2983
4) nach anderer Angabe 2984

2



2 Der Triebwagen 1022 auf der Fahrt nach Uckro.

3



3 Lokomotive 3 vor dem Lokomotivschuppen in Luckau im Jahre 1900

Tabelle 3 Rückführ- und zeitweilig andere bei der N.L.E. eingesetzte Lokomotiven

Datum Eingang bei N.L.E.	alte BN/ Bauart	eingetroffen von:	Datum des Ab- gangs	Verbleib	Fabr.- Nr.	DR-Nr.	Bau- jahr	Hersteller
14. 4. 45	12c/Cn2t	Lissa-Guhrau-Steinauer Eisenbahn 1)	5/1947	Vermietet an Brabag Benzin- verflüssigung Schwarzheide	7886	89 6306	1915	O & K
14. 4. 45	23c/Cn2t	Lissa-Guhrau-Steinauer Eisenbahn	5/1947	Vermietet an Grube Luise in Beutersitz	7143		1915	O & K
14. 4. 45	25c/Cn2t	Lissa-Guhrau-Steinauer Eisenbahn	1946	Westprignitzer Kreiskleinbah- nen	224	89 6128	1904	Linke-Hoff- mann Breslau
1. 4. 45	1b/Bn2t	Kleinbahn Guttentag – Vosswalde	1948	Teltower Eisen- bahn	6681	98 6008	1913	O & K
1. 4. 45	21c/Cn2t	Kleinbahn Guttentag – Vosswalde	1948	Teltower Eisen- bahn	1504	89 6005	1895	Vulcan
14. 2. 45	142/1'Ch2t	Ohlauer Kleinbahn 2)	1947	Neubranden- burg- Friedland	4680	91 6283	1929	Hohenzollern
14. 2. 45	141/1'Ch2t	Ohlauer Kleinbahn 3)		bei N.L.E.	23697	91 6780	1938	Henschel
14. 2. 45	181/Dh2t	Ohlauer Kleinbahn 4)		bei N.L.E.	9582	92 6484	1929	Schwartzkopff
Febr. 45	21/Cn2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Dahme – Uck- roer Eisenbahn	293	89 6206		MB Breslau
Febr. 45	22/Cn2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Königs Wuster- hausen – Mitten- walde – Töpchi- ner Kleinbahn	294	89 6012	1905	MBA Breslau
Febr. 45	171/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Prenzlauer Kreiskleinbah- nen	21209	92 6276	1928	Henschel
Febr. 45	173/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Prenzlauer Kreiskleinbah- nen	22696	92 6277	1935	Henschel
Febr. 45	24c/Cn2t	Bunzlauer Kleinbahn	1948	Königs Wuster- hausen – Mitten- walde – Töpchi- ner Kleinbahn	2323	89 6014	1907	Vulcan
Febr. 45	181/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn 5)		bei N.L.E.	26200	92 6494	1944	Henschel
Febr. 45	182/Dh2t	Bunzlauer Kleinbahn 6)	5/1947	Müncheberger Eisenbahn	26147		1944	Henschel
24. 9. 45	142/1'Ch2t	Liegnitz – Rawitzscher Eisenbahn	1948	Oderbruchbahn	3990	91 6578	1924	Vulcan
24. 9. 45	35/Cn2t	Liegnitz – Rawitzscher Eisenbahn	1948	Teltower Eisen- bahn/Prignitzer Kreiskleinbah- nen	2613	89 6221	1910	Vulcan
24. 9. 45	141/1'Ch2t	Liegnitz – Rawitzscher Eisenbahn 7)		bei N. L.E. ver- blieben	3984	91 6497	1924	Vulcan
Apr. 45	92 992 Dh2t	DR/ex Zschipkau – Finsterwalder Eisenbahn 8)	30. 7. 46	DR	9872	92 992	1922	O & K
1. 12. 45	74 1274	DR 9)	30. 1. 46	DR	11044	74 1274	1921	Borsig
1. 8. 44	174/Dh2t	Teutoburger Wald- Eisenbahn 10)		bei N.L.E.	9700		1922	O & K
6. 1. 37	71/Dn2t	Teltower Eisenbahn A.D.E.G.	7. 6. 47	Grube Brigitte Blunau	6149		1906	Borsig
6. 1. 37	72/Dn2t	Teltower Eisenbahn A.D.E.G.	1937	Butzbach – Licher Eisenbahn	8261		1912	Borsig
6. 1. 37	73/Dn2t	Teltower Eisenbahn A.D.E.G.	1937	Aschersleben – Schneidlingen – Nienhagener Eisenbahn	17872	92 6105	1921	Henschel
20. 5. 45	1021/Cvt	Oschersleben – Schö- ninger Eisenbahn				VT 135 - 511	1934	Görlitz

Fußnoten:
1) N.L.E. 21", * 2. 7. 1965; 2) Ende 1945 enteignet und für Militärtransporte bei DR eingesetzt; 3) N.L.E. 141, * 1971; 4) Ende 1945 enteignet und für Militärtransporte bei DR eingesetzt; Rücktausch gegen 92 992 am 30. 7. 1946, * 1971; 5) wie 4), aber Rücktausch gegen 74 1274 am 30. 1. 1946, * 1974; 6) wie 4), aber Rücktausch gegen 92 992 am 30. 7. 1946; 7) N.L.E. 142, * 9. 1. 1965; 8) für Wehrmachtstransporte genutzt, blieb am 1. 4. 1945 stehen; Austausch gegen 4) und 6);, 9) Austausch gegen 5), befuhr die Strecke Guben–Forst; 10) N.L.E. 174, abgestellt am 1. August 1944, * 1949

mar. Die Lokomotivschuppen in Schlieben und Luckau wurden dementsprechend umgebaut. Die Triebwagen verkehrten ab 7. Oktober 1934 planmäßig auf der Strecke Schlieben–Falkenberg. Infolge der Kriegsvorbereitungen richtete die N.L.E. weitere Anschlußgleise für Munitionsfabriken ein.

Der Ausbruch des zweiten Weltkriegs zwang zu Verkehrseinschränkungen. Die Kampfhandlungen im Raum Frankfurt (Oder) und Lübben verursachten schwere Verluste an Gleisanlagen und Hochbauten. Die Rückführung von Betriebsmitteln mit Eisenbahnbediensteten aus den ehemaligen schlesischen Gebieten verursachte einen überdurchschnittlichen Bestand an Betriebsmitteln. Schwere Schäden an den Bahnhofsanlagen in Falkenberg, Herzberg, Lübben Süd und Beeskow West zwangen schließlich am 20. April 1945 dazu, den Betrieb gänzlich einzustellen. Faschisten zerstörten noch vor der Befreiung durch die Sowjetarmee die Brükken über die Schwarze Elster bei Herzberg, über die Spree bei Hartmannsdorf und Briescht sowie die Überführung über die Deutsche Reichsbahn bei Lübben.

Das neue Zeitalter

Das faschistische Erbe hinterließ im Bereich der N.L.E. beträchtliche Schäden. Dank dem großen Einsatzwillen der überlebenden Eisenbahner und der Bevölkerung zum Wiederaufbau der zerstörten Bahnanlagen war es bereits ab 24. Mai 1945 möglich, den Betrieb auf der Strecke Herzberg–Lübben wieder aufzunehmen. Unter der Leitung des sowjetischen Kommandanten von Herzberg bauten verfügbare Arbeiter aus der Umgebung eine hölzerne Eisenbahnnotbrücke über die Schwarze Elster. Nach der Wiederinbetriebnahme des völlig zerstörten Bahnhofs Falkenberg fuhren ab 15. Juli 1945 die Züge auch zwischen Herzberg und Falkenberg. Der Wiederaufbau der anderen drei gesprengten Brücken war nur allmählich und unter großen Anstrengungen möglich. Die Überführung über die Deutsche Reichsbahn wurde am 9. Juli 1946 und die Spreebrücke bei Hartmannsdorf am 13. November 1948 dem Betrieb übergeben. Die Brücke bei Briescht mußten die Reisenden durch einen etwa 400 Meter langen Fußweg umgehen. Sie konnte 1951 repariert werden.

Schritt für Schritt Volkseigentum

Das Bahnbetriebswerk Luckau war während des zweiten Weltkriegs nicht zerstört worden. Die Arbeit wurde hier sofort nach Kriegsende unter der Leitung eines sowjetischen Transportkommandanten aufgenommen. Er beschaffte aus Wünsdorf einen Kohleladekran, um die manuelle Bekohlung der Lokomotiven mittels Körben zu ersetzen. Arbeitsverlagerungen aus dem RAW Tempelhof (heute Berlin [West]) nach Luckau erbrachte eine zweischichtige Auslastung des Bahnbetriebswerks. Die dafür notwendigen Werkzeugmaschinen und Ausrüstungen waren vorhanden.

Durch den Befehl 124 der Sowjetischen Militäradministration in Deutschland vom 30. Oktober 1945 wurde das Vermögen der Aktiengesellschaft zugunsten der Provinz Branden-

Erinnerungen an den 35.



Im Heft 11/88 berichtete „me" über den 35. MOROP-Kongreß in Schweden. Erwähnt wurde dabei auch, daß den Teilnehmern aus zwölf europäischen Ländern viel alte und neue Eisenbahn geboten wurde. Einige Eindrücke davon stellen wir auf nebenstehender Seite vor. Diese Fotos können aber bei weitem nicht das ganze Programm lückenlos dokumentieren – es geht eben nur um Eindrücke, und die bleiben unvergeßlich.

1 Dieser Ellok-Veteran beförderte am 1. September 1988 die MOROP-Teilnehmer auf Stockholmer Vorortgleisen.

2 Und das ist die derzeitige Standard-Ellok der SJ, die Baureihe Rc 5/6. Hier steht die Lokomotive 1297 abfahrbereit vor einem Schnellzug im Bahnhof Stockholm Central am 30. August 1988. Übrigens: Triebfahrzeugführerinnen sind bei den SJ keine Seltenheit.

3 In guter Erinnerung bleibt die Nora Bergslags Veteran-Jernväg (NBVJ), jene regelspurige Museumseisenbahn, die in der landschaftlich außerordentlich reizvollen Gegend um Nora verkehrt. Hier steht die Lokomotive 58, gebaut von der Nydqvist & Holm AB, Trollhättan (NOHAB) im Jahre 1910 und ausgeliefert mit der Fabrik-Nummer 959, am 30. August 1988 abfahrbereit in Nora mit dem MOROP-Sonderzug.

4 Zweifellos gestaltete sich der Besuch des Järnvägsmuseums in Gävle zum wichtigsten Höhepunkt des Exkursionsprogramms. Obwohl im Heft 11/88 schon in Schwarzweiß vorgestellt, soll sie hier noch einmal in Farbe präsentiert werden: die Lokomotive PRINS AUGUST. 1856 wurde die Maschine von Beyer, Paecock & Co in Manchester für die erste schwedische Eisenbahn gebaut. Jetzt ist der Veteran wieder betriebsfähig.

5 Ebenfalls in Gävle machte die 1873 gebaute Lokomotive ELFKARLEÖ BRUK auf sich aufmerksam. Auch dieser Zweikuppler ist betriebsfähig und wurde am 31. August 1988 vor einem gerade in der Waggonfabrik Gävle fertiggestellten geschlossenen Güterwagen aufgestellt.

Fotos: W. Drescher, Jena (1 bis 3); W.-D. Machel, Potsdam (4 und 5)

4



4 Der Bahnhof Lübben Süd – heute unbesetzter Haltepunkt für den Reiseverkehr. Von hier aus besteht ein umfangreicher Anschlußbetrieb zur Kohleversorgung der Stadt Lübben.

Fotos: Sammlung N. Krunisel, Langengrassau (1 bis 3); Verfasser (4)

burg beschlagnahmt. Bereits am 9. September 1945 wurde die N.L.E. entschädigungslos enteignet und der Provinzialeisenbahndirektion Mark Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam unterstellt. Ab 19. Oktober 1946 unterstand die Bahn der Hauptverwaltung der Provinzialbetriebe, in die die „Generaldirektion der Provinzbahnen Mark Brandenburg" eingegliedert wurde. Mit der Umbenennung der Provinz Brandenburg in Land Brandenburg am 21. März 1947 änderte sich auch die Bezeichnung des Betriebsführers. Ab 1. August 1947 firmierte er als Generaldirektion der Landesbahnen Brandenburg. Vom 30. Oktober 1948 an gehörte dann der Begriff Niederlausitzer Eisenbahn-Gesellschaft der Vergangenheit an. Ab dem 7. Dezember 1948 existierte der Betrieb als „Vereinigung Volkseigener Betriebe Landesbahnen Brandenburg, Betriebsverwaltung Luckau" weiter. Damit war die Überführung dieser Bahn in Volkseigentum faktisch abgeschlossen worden. Die Deutsche Reichsbahn übernahm die frühere N.L.E., wie fast alle anderen ehemaligen Privatbahnen, am 1. April 1949.

Die zurückliegenden 40 Jahre

Jetzt erhielten die ehemaligen N.L.E.-Eisenbahner nicht nur die höheren Gehälter der DR, sondern es waren auch die Betriebs- und Fahrdienstvorschriften der DR verbindlich. Veränderungen erfuhr außerdem der Fahrzeugpark. Mitte der 50er Jahre schieden die Lokomotiven der Baureihe 89 aus. Das Bw Luckau erhielt Maschinen der Baureihe 55. In den 60er Jahren konnte schließlich die Bestandsbereinigung zugunsten der Baureihe 55 abgeschlossen werden. Doch bald danach sollte im Zuge der Rationalisierung bei der Deutschen Reichsbahn das Bw Luckau auf die moderne Dieseltraktion umgestellt werden. Zuvor entstanden neue Arbeitsräume, Wasch- und Umkleideräume, eine Tankstelle, ein Kesselhaus und eine neue, größere Drehscheibe. Die erste Diesellokomotive, die V 36 024, kam bereits ab 23. Juni 1960 von Luckau aus im Personenzugverkehr zum Einsatz. Am 24. Mai 1966 erhielt Luckau die erste V 60. Wenige Monate zuvor, am 14. Dezember 1965, wurde hier der erste Leichttriebwagen beheimatet.
Am 1. September 1967 löste die DR das Bahnbetriebswerk Luckau auf und unterstellte es dem Bw Cottbus als Lokeinsatzstelle. Durch den weiteren Aus- und Umbau des gesamten Streckennetzes in den 70er Jahren ist die Achsfahrmasse auf 21 t erhöht worden. Heute verkehren Reise- und Güterzüge mit Lokomotiven der Baureihen 106 und 110 auf allen Abschnitten im vereinfachten Nebenbahndienst.
Die Strecken der ehemaligen N.L.E. gehören zu den Nebenbahnen der DR, die aufgrund ihres Verkehrsaufkommens volkswirtschaftlich notwendig sind und eine gesicherte Perspektive haben.

Quellenangaben
(1) E. Dähne: Meine erste Eisenbahnfahrt. Luckauer Heimatkalender 1976/77
(2) Akten des Verwaltungsarchivs der Rbd Cottbus
(3) Aufzeichnungen des Bw Luckau zur Betriebsgeschichte
(4) Kreisseiten des Territoriums in verschiedenen Tageszeitungen aus dem Jahre 1966
(5) Unterlagen von K.-P. Quill, Frankfurt (Main)

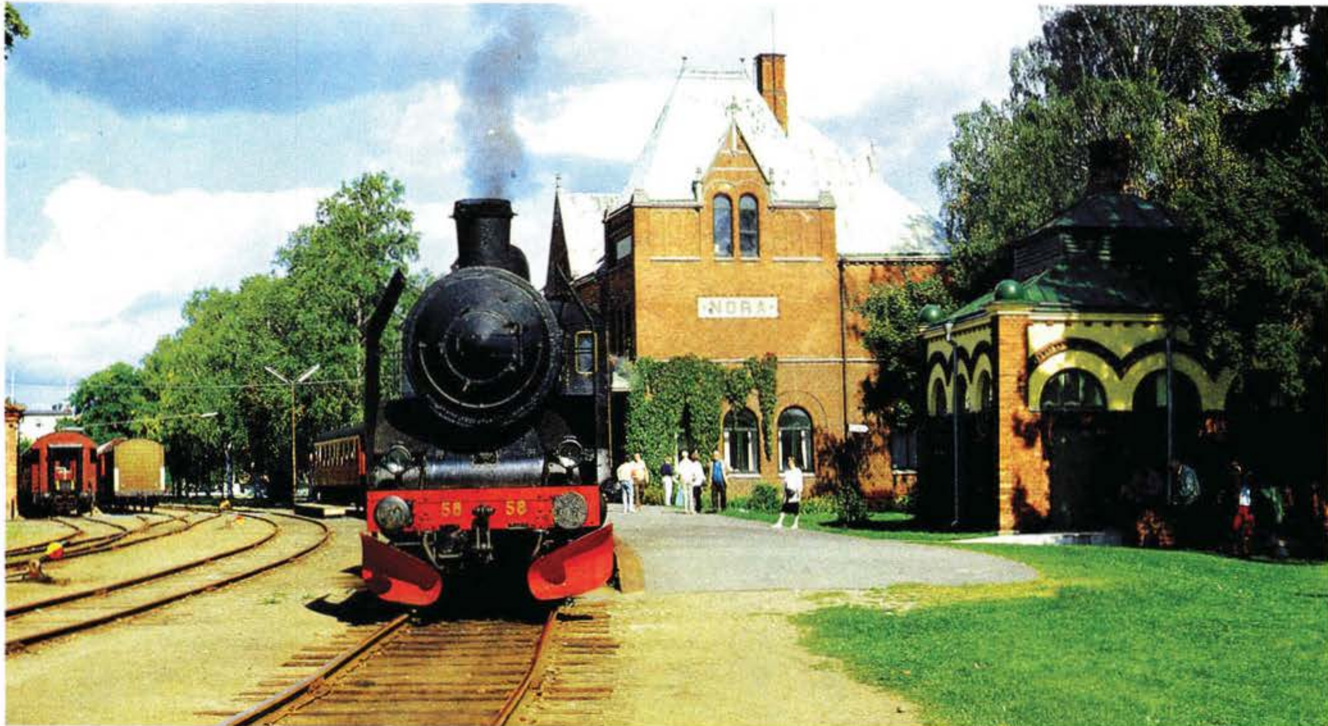
1



2



3



4



5





modell eisenbahner poster

Historischer Tw 15
in Karl-Marx-Stadt
Foto: W. Schneider

Obusnetz erweitert

Bereits am 6. November 1987 wurde in Eberswalde die Obuslinie Nordend – Westend um 3,1 km bis in das neuentstandene Max-Reimann-Wohngebiet verlängert. Um den erhöhten Bedarf an Fahrzeugen zu decken, sind vier Obusse des Typs Ikarus-GANZ 280T aus Potsdam und Weimar nach Eberswalde umgesetzt worden. Sie erhielten in Eberswalde die Nr. 17 und 18 (ex Potsdam Nr. 954 und 955) sowie die Nr. 19 und 20 (ex Weimar Nr. 8026 und 8027). Somit verfügt Eberswalde derzeit über die meisten Obusfahrzeuge in der DDR. Vorhanden sind jetzt drei Škoda-Obusse 14 Tr (Nr. 1 bis 3) und 17 Ikarus-Obusse (Nr. 4 bis 20). Die beiden noch im vergangenen Jahr als Reservefahrzeuge geführten Škoda-Obusse 9 Tr (Nr. 27 und 29) sind inzwischen ausgemustert worden. Ein Obus dieses Typs bleibt jedoch in der DDR als technisches Denkmal erhalten.

Neubaustrecke auch in Weimar

Nachdem am 2. September 1985 in Weimar die Obusline Hauptbahnhof – Goetheplatz – Damaschkestraße als Linie 8 in Betrieb genommen wurde, wird in der Goethestadt noch in diesem Jahr eine dritte Obuslinie eröffnet. Dabei handelt es sich um ein Teilstück der jetzigen Linie 7. Es wird das Stadtzentrum von der Zentralhaltestelle Goetheplatz mit dem Neubaugebiet „Am Stadion" verbinden. In Zusammenarbeit mit Weimarer Betrieben hat der Kraftverkehr die Fahrleitungsmasten selbst gesetzt. Die Kollegen des VEB Starkstrom-Anlagenbau Halle/Leipzig befestigten die neuen Fahrleitungen. Damit die etwa 3 km lange Strecke in Betrieb gehen kann, wird außerdem in Weimar-West ein Fahrstromwerk entstehen. Später ist vorgesehen, die Linie Am Stadion – Goetheplatz über Hauptbahnhof ins Neubaugebiet Weimar-Nord (Linienführung der jetzigen Linie 7) zu elektrifizieren und die Linie 1 als Schleife in den neuen Wohnungsbaustandort Schöndorf zu führen. Derzeit verkehren in Weimar 18 Obusse (sieben Škoda 14 Tr, zehn Ikarus-Ganz 280 T und ein Ikarus-Ganz 260 T6).

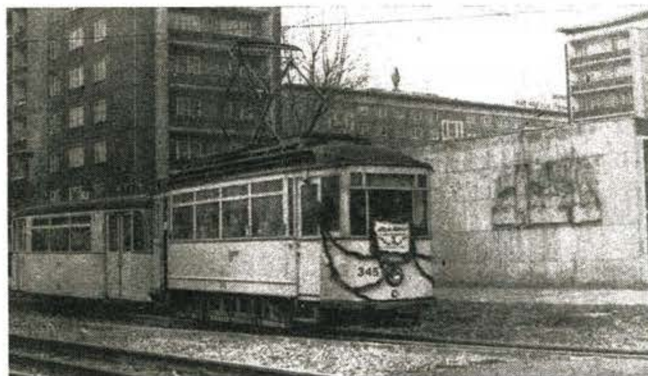


Das Foto entstand an der Moskauer Brücke in Weimars Neubaugebiet „Am Stadion", wo Kollegen des Starkstrom-Anlagenbaus mit den Elektrifizierungsarbeiten beschäftigt waren.

Text und Foto: U. Bretschneider, Weimar

Abschied von der Linie 3

Am 6. November 1988 wurde die verbliebene 925-mm-spurige Straßenbahnstrecke in Karl-Marx-Stadt stillgelegt. Um 1.45 Uhr setzte sich der letzte planmäßig eingesetzte Straßenbahnzug von der Zentralhaltestelle in Richtung Rottluff in Bewegung. Um 8.30 Uhr verabschiedete sich dann die Linie 3 mit mehreren Zügen ab dem Betriebshof Altendorf endgültig von ihren Fahrgästen. Eine Eskorte der Volkspolizei geleitete die Straßenbahnparade bei ihrer letzten Fahrt durch die Limbacher Straße. Ab 9.00 Uhr rollten die Züge schließlich zurück zum Betriebshof, wo eine kleine Fahrzeug-Ausstellung an die einst in ganz Karl-Marx-Stadt vorhanden gewesene Schmalspurbahnstraßenbahn erinnerte. Das Foto zeigt einen Abschieds-Straßenbahnzug der Linie 3 in der Nähe der Zentralhaltestelle.



Der entscheidende Grund für die Stillegung der letzten Straßenbahnstrecke auf 925-mm-Spur waren die z. T. über 60jährigen Triebwagen. Sie entsprachen trotz größter Bemühungen des Betreibers nicht mehr den sicherheitstechnischen Forderungen. Wenngleich vor einigen Jahren für die verschlissenen Beiwagen Ersatz durch umgespurte Gotha-Beiwagen beschafft werden konnte, scheiterten derartige Vorhaben für den Triebwagenpark aus technischen Gründen.

Dennoch werden ausgewählte Fahrzeugtypen der traditionellen Karl-Marx-Städter Straßenbahn für die Nachwelt erhalten bleiben (siehe auch nebenstehendes Poster).

Text und Foto: Th. Böttger, Karl-Marx-Stadt

Historischer Tw 15 in Karl-Marx-Stadt

Nach fast fünfjähriger Bauzeit wurde im September 1988 der historische Tw 15 betriebsfähig fertiggestellt. Daran waren Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft 3/140 „Straßenbahnfreunde" des DMV maßgeblich beteiligt.

Während der Rekonstruktion wurde der Wagen weitestgehend in den Lieferzustand zurückversetzt und praktisch vollkommen neu aufgebaut. Lediglich bei der elektrischen Anlage waren einige sichtbare Kompromisse unumgänglich. Beispiele sind der Scherenstromabnehmer und die Fahrtrichtungsanzeige mit Richtungslampen.

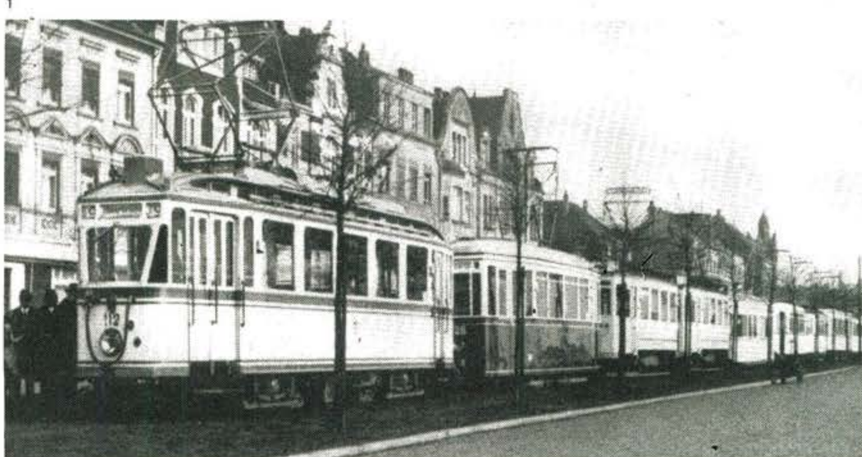
Baujahr: 1925,
Hersteller, mech. Teil: Düsseldorfer Eisenbahnbedarf, vorm. Carl Weyer Cie.,
Hersteller, elektr. Teil: Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft,
Motoren: AEG Typ UK 523a (Leistung 2 × 47,8 kW),
Fahrschalter: AEG Schleifringgrobstufer Typ FBhv (11 Fahr- und 7 Bremsstufen),
Bremsausrüstung: elektrodynamische Bremse, Handbremse,
Länge über Pufferbohle: 9,9 m,
Achsstand: 2,8 m,
Leermasse: etwa 14 t,
Fassungsvermögen: 22 Sitz- und 38 Stehplätze.

– 1925 mit Bügelstromabnehmer und ohne Fahrtrichtungsanzeiger geliefert;
– um 1930 Ausrüstung mit Scherenstromabnehmer; 1936 in Nr. 267 umgezeichnet;
– Ende der 30er Jahre, mit Inkrafttreten der neuen BO Strab, Ausrüstung mit Fahrtrichtungsanzeigern und Rückstrahlern;
– bis Mitte der 50er Jahre Ersatz der obenliegenden Scheinwerfer durch einen abblendbaren in Perronmitte;
– um 1960 Dachlaternen entfernt und Liniennummernkästen neben dem Richtungsschild sowie Aufsteckschilder an den Wagenlängsseiten eingeführt,
– ab 1963 Einsatz im OS-Betrieb als Einmannwagen mit 25-km/h-Höchstgeschwindigkeit wegen nicht vorhandener Zusatzbremse;
– letzte Hauptuntersuchung am 10. Januar 1975;
– mit Schließung des Betriebshofs Leninstraße ab 1. Januar 1976 in Arbeitstriebwagen Nr. 1267 umgezeichnet, aber nur noch selten eingesetzt;
– am 1. Juli 1982 ausgemustert
– Ende 1983 vor der Verschrottung bewahrt;
– 1984 Rekonstruktionsbeginn

Mit diesem Fahrzeug ist ein weiterer guter Grundstein zwischen der Arbeitsgemeinschaft und dem Nahverkehrsbetrieb für eine wirkungsvolle Traditionspflege gelegt worden.

W. Schneider, Karl-Marx-Stadt

Ing. Stephan Heinrich (DMV), Erfurt



1 In Düsseldorf-Benrath, Hildener Straße, waren die meterspurigen Straßenbahnwagen aus Aachen, Düsseldorf, Erfurt, Essen (drei Fahrzeuge), Gera und Saarbrücken (in Reihenfolge) ausgestellt.

2 Zwei in der wagenbaulichen Konzeption ähnliche Wagen, der Tw 519 aus Essen (Stahlskelett) und der Tw 93 aus Erfurt (Holzskelett), und standen sicher nicht ohne Grund hintereinander!
Fotos: Grünwald; Sammlung Günter H. Köhler (1); Sammlung D. Zeh (2)

Über die Wagenschau in Düsseldorf

Im Heft 10/87, Seite 2, veröffentlichte „me" einen Aufruf der Arbeitsgemeinschaft 4/60 „Nahverkehr Erfurt" des DMV. Es ging um die Mithilfe bei der Erforschung der Geschichte des historischen Straßenbahn-Triebwagens 92 in Erfurt. Dabei wurde auch die 1938 stattgefundene Wagenschau in Düsseldorf erwähnt. Über diese für die seinerzeitige Entwicklung des Nahverkehrs bemerkenswerte Wagenschau soll im folgenden berichtet werden.

Der Weg zur Wagenschau

Anfang der 30er Jahre war der Nahverkehr des damaligen Deutschen Reichs durch einige wesentliche Entwicklungsrichtungen gekennzeichnet.

Zunächst sei die in den 20er Jahren entstandene große Modernisierungswelle hervorgehoben. Sie hatte eine nur noch schwer zu überschauende Typenvielfalt im Straßenbahnwagenbau hervorgebracht. Fast jeder Betrieb beging hierbei seine eigenen Wege. Die meisten Fahrzeugentwicklungen verkörperten aber noch immer den klassischen Straßenbahnwagen der Anfangszeit. Erst zu Beginn der 30er Jahre gab es dann Fahrzeugkonzeptionen, die dem wachsenden Konkurrenzkampf mit der Straße standhalten konnten. Hierzu zählten die Gelenkwagen für Duisburg, Berlin und Leipzig, der Großraumwagen für Dresden, die Zwillingswagen für Berlin und Leipzig, der Leichtbauwagen für Essen ebenso wie die Niederflurwagen für Leipzig und Essen. Um aus dieser Breite zu einigen wenigen Einheitstypen zu gelangen, waren geeignete Vergleichsmöglichkeiten unumgänglich.

Der verstärkte Einsatz von Kraftomnibussen forderte für diesen Verkehrszweig Neuentwicklungen. Die wagenbaulichen Konzepte unterschieden meist schon Fahrzeuge für den Stadt-, Vorort-, Linien-, Überland- und Fernreiseverkehr. Im Stadtverkehr gewann der Strabus bzw. Trambus an Bedeutung. Zunehmend erwiesen sich Anhänger im Stadtbusverkehr als dringend notwendig. Außerdem sollten beim Bus die vielfältigen Wagenbauarten vereinheitlicht werden. Dazu waren geeignete Vergleichsmöglichkeiten erforderlich.

Tabelle 1 Straßenbahnen, Spurweite 1 435 mm

Lfd. Nr.	Betrieb (Stadt)	Wagen (Nr.)	Baujahr/ Umbau	Masse (t)	V_{max} (km/h)	Länge (mm)	Radstand (mm)2)	Sitzpl./ Stehpl.
1	Bremen	Tw	1937	13,71	45	10 964	4 400 7)	22/43
2	Dresden	Tw 1801	1934/38	14,0	60	11 690	3 600	24/43 3)
3	Dresden	Bw 1177	1925/38	7,1		9 740	3 500	25/41
4	Düsseldorf	Tw 250 1)	1937	14,7	70	10 640	3 200	22/32
5	Düsseldorf	Bw 305 1)	1937	10,5		10 640	3 200	22/34
6	Hamburg	Tw	1938	13,5	65	14 600	5 200/1 600	36/40
7	Hamburg	Tw 3039 1)	1928/38	16,0	45	11 980	4 600/1 600	30/24
8	Hannover	Tw 221 1)	1938	12,3	60	10 800	3 000	20/42
9	Hannover	Bw	1938	8,3		10 800	3 000	24/43
10	Kassel	Tw 216 1)	1936	13,6	45	10 390	2 800	20/42
11	Kassel	Bw 514 1)	1934	7,4		10 390	2 800	20/49
12	Köln	Tw	1938	20,6	60	12 900	7 300/2 000	36/34
13	Magdeburg	Tw	1938	14,3	60	11 760	3 100	24/30
14	Nürnberg	Tw 901 1)	1939	13,23	60	11 050	3 000	20/53
15	Nürnberg	Bw 1224 1)	1938	7,8		10 600	3 250	20/47
16	Nürnberg	Bw 446 1)	1936	6,3		9 750	3 000	16/53

Lfd. Nr.	Raddurchmesser (mm)	Fußbodenhöhe Wagen (mm)	Fußbodenhöhe Perron (mm)	Hersteller mechan./elektr.	Leistung (kW/h)	Anf./Brems. (m/s^2)	Bemerkungen
1	820	880	680	Westwaggon Köln/AEG	2 × 42	1,3/2,4	3achs. Lenkg.
2	660	720	650	Egb./Sachsenwerk	2 × 55		Kl. Hecht
3	660	620	620	Egb./Egb.			Schwebeachsen
4	760	790	625	DÜWAG/AEG	2 × 60	1,5/4,0	Niederflurw.
5	760	790	625	DÜWAG/SSW			Niederflurw.
6	660	780	675	WF Uerd./AEG + BBC	4 × 42		
7	710	835	680	HHA/SSW	4 × 28		
8	810	870	680	Crede/ 4)	2 × 55	1,6/3,5 5)	
9	810	870	680	Crede/BBC			
10	720	680	680	Crede/SSW	2 × 60	1,2/3,0	
11	610	730	705	Crede/SSW			
12	660	800	700	Westwaggon Köln/SSW	2 × 74		Zwillingsw.
13	660	720	655	Niesky/Sachsenwerk	2 × 60		Kl. Hecht
14	800	920	735	MAN u. DÜWAG/SSWu.	2 × 75	1,7/3,0	6)
15	675	798	650	MAN/SSWu.Jores AEG			
16	675	720	720	MAN/SSWu.Jores			

1) nach Abbildung in (4)
2) bei Drehgestellwagen: Drehzapfenabstand/Drehgestellachsstand
3) zuzüglich drei Notsitze
4) Bergmann/BBC/Hanning & Kahl
5) Batterie/Umformer/Stromrückgewinnungseinrichtung System Schwend
6) nur als Modell im Maßstab 1:10 ausgestellt
7) dreiachsiges Fahrgestell mit Lenkachse
Egb. – Eigenbau
HHA – Hamburger Hochbahn A.-G.
WF Uerd. – Waggonfabrik Uerdingen

2

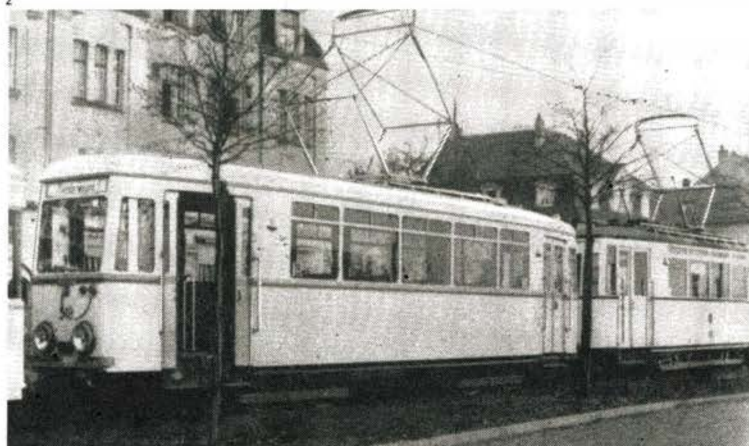


Tabelle 2 Straßenbahnen, Spurweite 1 000 mm

Lfd. Nr.	Betrieb (Stadt)	Wagen	Baujahr	Masse (t)	V_{max} (km/h)	Länge (mm)	Radstand (mm) 1)	Sitzpl./ Stehpl.	Raddurchmesser (mm)
1	Düsseldorf	Tw 116	1936	17,15	65	11 780	5 200/1 920	32/19	760
2	Erfurt	Tw 93	1938	11,4	40	10 540	3 200	24/46	720
3	Essen	Tw 519	1938	12,0	70	11 840	5 200/1 450	28/40	660
4	Essen	Tw 505	1932	14,6	60	11 250	6 300 2)	33/30	610
5	Essen	Tw/Tw	1912/13						
6	Gera	Tw 26	1938	13,3	40	10 140	4 000 2)	20/24	710
7	Saarbrücken	Tw 112	1937	17,2	45	11 800	5 390 2)	28/30	830
8	Aachen	Tw 23							

Lfd. Nr.	Fußbodenhöhe Wagen (mm)	Fußbodenhöhe Perron (mm)	Hersteller mechan./elektr.	Leistung (kW/h)	Anfahr./ Bremsen (m/s²)	Bemerkungen
1	930	755	DÜWAG/SSW	4 × 50	1,0/2,8	
2	845	625	Gotha/AEG	2 × 46	1,4/3,5	
3	835	750	WF Uerd./BBC + AEG	2 × 59	/3,0	
4	380	380	WF Uerd./Bergmann + AEG	4 × 33		Niederflurw. 3)
5						Zwillingsw. 4)
6	825	700	Fuchs/SSW	2 × 45		
7	925	750	Crede + Fuchs/ SSW + AEG	2 × 53	1,8/2,63	5) 6)

1) bei Drehgestellwagen: Drehzapfenabstand/Drehgestellachsstand
2) dreiachs. Fahrgestell mit Lenkachse
3) Lenk- und Losräder/Einzelradantrieb über Schneckengetriebe
4) Demonstration einer halbselbsttätigen Zweiwagenzugsteuerung
5) in keiner Literaturquelle genannt, nur durch Foto belegt
6) mit Stromrückgewinnungseinrichtung
Gotha – Waggonfabrik AG, Gotha
Fuchs – Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg
Crede – Crede & Co., Kassel

Und schließlich bewährte sich ab Anfang der 30er Jahre als Bindeglied zwischen Straßenbahn und Kraftomnibus der Obus. So konnte dieses zuverlässige Massenverkehrsmittel unrentable kleinere Straßenbahnbetriebe ersetzen, ohne daß auf die Vorteile der elektrischen Traktion verzichtet werden mußte. Nach Einheitsnormen gebaute Motorwagen sollten die Entwicklung des Obus beschleunigen.

Die Wagenschau

Im Rahmen einer landesweiten Tagung aller Nahverkehrsbetriebe – sie fand vom 14. bis 19. November 1938 in Düsseldorf statt – war nach ⟨1⟩ ursprünglich nur eine Straßenbahnwagenschau geplant. Dann aber wurde entschieden, dabei auch Kraftomnibusse und Obusse zu berücksichtigen. Nun wurde eine „Schau der neuzeitlichen Straßenverkehrsmittel" präsentiert. Um alle Exponate im praktischen Einsatz vorstellen und vergleichen zu können, mußte auf einen zentralen Ausstellungsort verzichtet werden. Die regelspurigen Straßenbahnwagen zeigte man auf dem Ausstellungsgelände am Rhein, die meterspurigen Straßenbahnfahrzeuge in der Hildener Straße von Düsseldorf-Benrath. Kraftomnibusse und Anhänger standen in der Reit-Allee gegenüber dem Schloß Jägerhof. Für die Obusse wurde extra eine Probefahrleitungsstrecke eingerichtet. Sie führte vom Ratinger Tor durch die Ratinger Straße und Bendemannstraße zurück zum Ratinger Tor. Diese Streckenführung durch die Düsseldorfer Altstadt mit ihren engen Straßenzügen sollte die Einsatzvorteile von Obussen im dichten Stadtverkehr praktisch demonstrieren. Die Tabellen 1 bis 4 enthalten nähere Angaben über die ausgestellten Fahrzeugtypen, wobei die in ⟨2⟩ und ⟨4⟩ angegebenen technischen Daten teilweise von den tatsächlichen Werten abweichen. Dieser Fakt war in Kontingentzuteilungen für den Bau neuer Fahrzeuge begründet. Zurück zur Wagenschau. Sie zeigte das zu ihrer Zeit erreichte Know-how des deutschen Nahverkehrswesens. Bei der Straßenbahn war dies hauptsächlich an den weiter erhöhten Motorenleistungen, beim Leichtbau an den Großraumwagen sowie den Niederflurwagen zu erkennen. Es handelte sich also um Entwicklungsrichtungen, die teilweise noch heute aktuell sind.
Das Ziel dieser Straßenverkehrsmittelschau, nämlich zur Entwicklung sowie zum Bau von einheitlichen Straßenbahn-, Bus- und Obustypen anzuregen, wurde erfüllt. Dabei legte man ebenso auf ästhetische Grundsätze im Fahrzeugbau großen Wert. Folgendes Zitat verdeutlicht das: „Auch die Wagenschau selbst lieferte den Beweis, daß einige technisch vorzüglich entwickelte Typen nur deswegen nicht zur vollen Wirkung kamen, weil sie ästhetisch einige Fehler auswiesen, ... Das große Publikum ließ altmodisch wirkende Wagen ... fast unbeachtet." ⟨1⟩–⟨3⟩ Einige Bemerkungen zu den Fahrzeugen der Verkehrsmittel selbst.

Straßenbahn

In erster Linie fiel das gute Beschleunigungsvermögen zahlreicher Wagen ins Auge. Kurzschluß- und Schienenbremsen sorgten bei allen Wagen für mehr Sicherheit. Außerdem waren nach ⟨4⟩ dadurch z. T. beachtliche Höchstgeschwindigkeiten möglich. Leistungsfähigere, abblendbare Scheinwerfer und die damit verbundene größere Beschleunigung des Nachtverkehrs stellten weitere Neuerungen dar. Zwei Doppelschiebetüren je Seite gestatteten einen schnelleren Fahrgastwechsel. Die auf der Einstiegseite vorderen Türen hatten teilweise elektrische Türschließeinrichtungen erhalten. Die meist vorhandenen Fahrersitze und abgeschlossenen Fahrerkabinen boten verbesserte Arbeitsbedingungen für das Fahrpersonal.
Leichtbauvarianten sowie Stromrückgewinnungseinrichtungen wurden ebenfalls an mehreren Wagen gezeigt. Neben verschiedenen technischen Neuerungen trug eine angenehmere Inneneinrichtung zu höherem Komfort für die Fahrgäste bei. Für die angestrebte Typisierung zeigten vor allem wagenbauliche Parameter deutliche Ansatzpunkte. Dennoch waren die Auswirkungen der

schon stark auf Kriegsvorbereitung eingestellten Wirtschaft unübersehbar. Alle Quellen lassen recht deutlich erkennen, daß Materialien für den zivilen Fahrzeugbau nicht immer im gewünschten Maße bereitgestellt werden konnten (3).

Omnibusse und Anhänger

Das Fassungsvermögen der Omnibusse war erheblich größer geworden. Es entsprach inzwischen schon oft dem der Straßenbahnen. Der Anhängerbetrieb versprach, weitere Kapazitäten zu erschließen. Der sogenannte Einmannbus stellte eine Alternative bei Umstellung kleinerer Straßenbahnbetriebe auf Busverkehr dar. Vereinheitlichte Wagentypen waren mit den verschiedenen Anforderungen im Stadtverkehr in Einklang zu bringen. Aus einer solchen Einheitswagenreihe sollten entsprechende Typen für den Überlandverkehr abgeleitet werden. Außerdem gab es Vorstellungen über Einheitsnormen für Anhänger.

Obusse

Mit lediglich vier Obussen konnte man in Düsseldorf die notwendigen technischen Lösungsvarianten vorstellen. Im übrigen wiesen die ausgestellten Obusse bereits eine gewisse Einheitlichkeit auf. Anhänger waren auch hier vorgesehen. Die elektrischen Ausrüstungen sollten an die der Straßenbahn angelehnt werden.

Schlußbemerkungen

Der vorliegende Beitrag erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Hinweise, Ergänzungen sowie weitere Quellenhinweise nimmt der Autor jederzeit gern entgegen.

Im Zusammenhang mit dem praktisch möglichen und beim Obus laut (1) belegten Verkehrsvorführungen sollen auch mit verschiedenen Wagentypen der Straßenbahn Testfahrten durchgeführt worden sein. Leider konnten hierüber bisher keine weiteren Hinweise gefunden werden. In allen Quellen wurde der Schwerpunkt auf die jeweiligen Typen gelegt. So sind bisher auch nur einige Nummern der gezeigten Fahrzeuge bekannt geworden (siehe Tabellen 1 und 2).

Der Weg bis zur Entwicklung von Einheitswagen, besonders der Straßenbahn, soll in einem weiteren Beitrag aufgezeigt werden. Abschließend sei allen Nahverkehrsfreunden gedankt, die bei der Quellensuche und Bildbeschaffung halfen.

Quellenangaben

(1) Dipl.-Ing. F. Bauer, Berlin; Ob.-Ing. F. Eichelhardt, Dortmund: Die Wagenschau in Düsseldorf, ihr Sinn und Zweck; Verkehrstechnik, Berlin 19 (1938)22 (vom 17. 11. 1938), S. 531

(2) ebenda, S. 532–540

(3) Dr.-Ing. P. Kremer, Hannover: Die Wagenschau in Düsseldorf, Rückblick und Ausblick; Verkehrstechnik 20 (1939) 1 (vom 5. 1. 1939), S. 1–4

(4) –: Wegenschau Düsseldorf 1938 (Ausstellungsbroschüre)

Tabelle 3 Kraftomnibusse und Anhänger

Lfd. Nr.	Betrieb (Stadt)	Baujahr	Masse (t)	V_{max} (km/h)	Sitzpl./ Stehpl.	Hersteller Fahrgestell/Aufbau
1	Dresden	1938	9,385	45	50/50	Opel Brandenburg/Schumann Werdau
2	Erfurt	1937/38	6,29	70	30/-	D-B/D-B
3	Greifswald	1938	5,78	63	25/16	Magirus/Magirus
4	Hamburg	1937/38	9,11	65	1)	Büssing/Büssing-Elbing
5	Hannover	1937/38	9,68	60	32/ 2)	Büssing/DÜWAG
6	Hannover	1937/38	11,3	60	30/40	Büssing/DÜWAG
7	Köln	1937/38	8,9	55	29/21	Büssing/P. Bauer, Köln
8	Köln	1937/38	5,4		33/20	–/P. Bauer, Köln
9	Koblenz	1937/38	9,125	63	42/18	Büssing/Büssing
10	Lübeck	1937/38	8,394	60	22/23	Büssing/NAG/WF Wismar
11	Lübeck	1937/38	4,45		26/18	–/DÜWAG
12	Nürnberg	1938	7,0	70	26/24	MAN/N. Trutz, Coburg
13	Nürnberg	1938	4,0		27/23	–/DÜWAG
14	Stuttgart	1937/38	6,5	75	25/17	D-B/D-B
15	Wiesbaden	1937/38	6,3	85–90	42/ 0	D-B/Kässbohrer, Ulm
16	Wuppertal	1937/38	8,2	52	18/40	Büssing NAG/DÜWAG
17	Wuppertal	1937/38	4,3	52	21/27	–/DÜWAG

Lfd. Nr.	Motor Hersteller/PS/Art	Bauart	Bemerkungen
1	Opel/75/Otto	Stadtverkehr	Doppeldeckbus
2	D-B/100/Diesel	Fernreisebus	
3	Magirus-Deutz/90/100/Diesel	Strabus	
4	Büssing/135/145/Diesel	Kraftomnibus	
5	Büssing/145/Diesel	Trambus	
6	Büssing/145/Diesel	Trambus	
7	Büssing/110/120/Diesel	Trambus	
8		Anhänger	
9	Büssing/110/120/Diesel	Trambus	
10	Büssing NAG/110/120/Diesel	Kraftomnibus	
11		Anhänger	
12	MAN/120/Diesel	Kraftomnibus	
13		Anhänger	
14	D-B/120/Diesel	Kraftomnibus	
15	D-B/100/Diesel	Reisebus	
16	Büssing/135/145/Diesel	Kraftomnibus	
17		Anhänger	

1) auf Stadtlinie 28/27, im Überlandverkehr 37/0
2) nicht festgelegt
D-B – Daimler-Benz

Tabelle 4 Obusse

Lfd. Nr.	Betrieb	Baujahr	V_{max} (km/h)	Masse (t)	Sitzpl./ Stehpl.	Wagenhöhe (mm)	Fußbodenhöhe Wagen (mm)	Fußbodenhöhe Perron (mm)
1	Berlin BVG	1937	50	11,26	36/29	2 850	703	385
2	Berlin BVG	1938	58	7,8	30/20	2 800	740	740
3	Hannover (Ustra)	1937	55	7,32	27/15	3 300	750	560
4	Zwickau	1938	50	7,85	32/20	3 250	740	740

Lfd. Nr.	Hersteller Fahrgestell/Aufbau	Elektr. Ausrüstung Hersteller	Elektr. Ausrüstung Leistung (kW/h)	Stromabnehmer	Bemerkungen
1	D-B/D-B	AEG	2 × 41	1) 2)	dreiachsig
2	MAN/MAN	SSW	1 × 90	1) 2)	
3	D-B/D-B	AEG	1 × 60	1) 3)	
4	MAN/Schumann, Werdau	BBC	1 × 85	4) –	

1) 2-Stangenkontakt
2) Grauguß-Gleitschuh
3) Leichtmetallschuh mit Kohleeinsatz
4) Einstangenkontakt mit Kohleeinsatz

modell eisenbahner inhalt '88

eisenbahn-modellbahn-
zeitschrift
37. Jahrgang



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen
Berlin

1. modelleisenbahner

2. eisenbahn

Peter Zander (DMV), Grube (b. Potsdam)

4. Folge

Doppelstöckige Dampftriebwagen der Bauart Thomas

Naturgemäß besaßen die ersten Triebwagen für Eisenbahnen Dampfkessel und -maschine. Die Vereinigung von Personenwagen und Antrieb in einem Fahrzeug sollte Anschaffungs- und Betriebskosten verringern. Das „me-fahrzeugarchiv" stellt in dieser Folge die Bauart Thomas, eine der frühesten Vertreter derartiger Triebwagen, vor. Leider waren bisher nur wenige Originalunterlagen aufzufinden, die den Weg dieser interessanten Wagen nachzeichnen. So ist in der Darstellung manches lückenhaft und vielleicht auch anzuzweifeln.

Vorgeschichte

Wie schon in den Vorbemerkungen angedeutet, geht der Bau dieser Triebwagen auf den Wunsch zurück, Kosten zu sparen. Die Bezeichnung dieser Dampftriebwagen als Bauart Thomas führt auf den Konstrukteur dieser Fahrzeuge, den „Civil-Ingenieur" Georg Thomas zurück. Er war Mitglied der Spezial-Direktion der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn. Unter seiner Leitung standen die Beschaffung und Unterhaltung der Fahrzeuge dieser Bahn. So entstand nach seinen Ideen ein „Dampfwagen für Haupt- und Nebenbahnen, welcher an die Stelle der seitherigen, kostspieligen Züge des Localverkehrs zu treten bestimmt ist". (1) Ausdrücklich erwähnt G. Thomas in seiner Beschreibung, daß er ein solides, völlige Sicherheit und Bequemlichkeit bietendes Transportmittel anstrebe, ohne extreme Einsparungen an Material oder Kosten erzielen zu wollen. Nach seinen Vorstellungen sollte der Triebwagen einen vollständigen Zug ersetzen können. Die Mitnahme von Wagen, auf „Secundärbahnen" auf mittleren Steigungen, insbesondere mit Güterwagen, mußte möglich sein. Außerdem war die Geschwindigkeit des alleinfahrenden Triebwagens so zu bemessen, daß er auch im Zwischenverkehr auf Hauptbahnen eingesetzt werden konnte.
Diese Ansprüche erforderten im Wageninneren Sitzplätze verschiedener Klassen und einen Gepäckraum. In einem doppelstöckigen, zweiachsigen Personenwagen ließen sich die geforderten 80 Sitzplätze der I. bis III. Klasse unterbringen. Auch der verlangte Gepäckraum fand Platz. Wegen der angestrebten Geschwindigkeit von 50 km/h entwickelte Thomas eine starre Verbindung zwischen „Wagenabteilung und Dampfmotor". Damit wollte er einen längeren, festen Achsstand erreichen und die Laufruhe verbessern. Diese Konstruktion ließ er sich mit dem Deutschen Reichs-Patent Nr. 12635 schützen. Die zweite Besonderheit seiner Konstruktion stellte die einachsige Bauart des „Dampfmotors" dar. Eine Hilfsachse unter der Pufferbohle erlaubte das Fahren nach der Trennung vom Wagenteil.

Bau und Erprobung

Nach den Vorschlägen von Georg Thomas wurde in der Maschinenfabrik von Emil Kessler in Esslingen das Antriebsteil für einen ersten Versuchswagen erbaut. Die „Wagenabtheilung" lieferte die Maschinenbau-Gesellschaft in Nürnberg. Nach Fertigstellung und Zusammenführung beider Teile in Esslingen konnten 1879 verschiedene Werkprobefahrten stattfinden. Sie führten u. a. nach Cannstadt, Fellbach, Stuttgart und Freudenstadt. Noch 1879 kam der Dampftriebwagen zur Hessischen Ludwigsbahn und unternahm weitere Versuchsfahrten. Nach den Mitteilungen von G. Thomas ergaben sich aus den Erprobungen nur geringfügige Änderungen. Anstandslos zog der Triebwagen mehrere Wagen. Hervorgehoben wurde weiterhin, daß der Wagen selbst bei Geschwindigkeiten von 60 km/h noch sehr ruhig lief. Allerdings entsprach das Verhältnis des Treibraddurchmessers von 1086 mm zur angestrebten Geschwindigkeit nicht dem § 37 der Normen für die Konstruktion der Betriebsmittel der Eisenbahnen Deutschlands. (2) Deshalb wurden vom Reichs-Eisenbahnamt vorerst nur 30 km/h zugelassen. Nach den erfolgreichen Versuchsfahrten wurde die zulässige Geschwindigkeit auf 40 km/h erhöht. An den Probefahrten 1879 nahmen auch Vertreter anderer Bahnverwaltungen teil.

Beschreibung

Der Rahmen für den „Dampfmotor" wurde aus Blechen und mit Hilfe von Winkelprofilen zusammengenietet. Die Treibachse besaß Innen- und Außenlager. Nach den Gedanken von Thomas sollte so die Sicherheit bei Achsbrüchen erhöht werden. Für die äußeren Lager ordnete man die Federn unterhalb der Achsbuchsen an, während die inneren Federn über den Achsen lagen. Die Federn waren durch Ausgleichhebel miteinander verbunden. Die Treibachse war so angeordnet, daß sie sich etwa unter dem Schwerpunkt des Antriebsteils befand. Die vorderen, äußeren Rahmenteile wurden als Wasserbehälter eingerichtet. Sie reichten so tief herunter, daß das Wasser aus den Behältern des Wagenteiles selbständig zufloß.

1

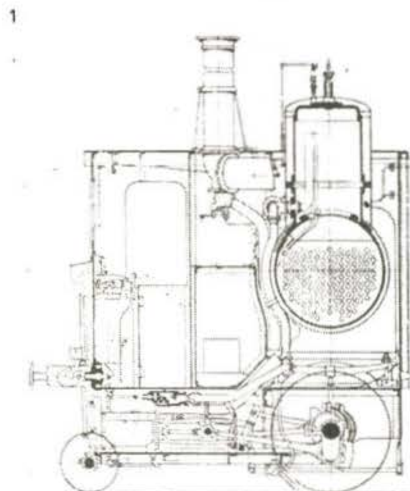
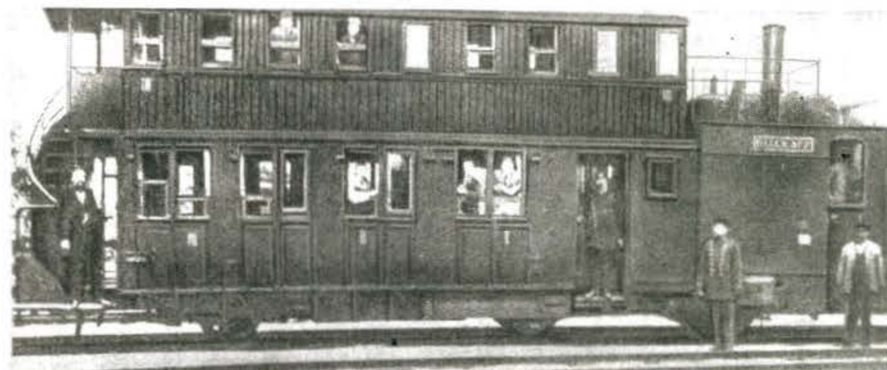


Tabelle 1
Dampftriebwagen der Bauart Thomas

Bahnverwaltung	Hersteller „Dampfmotor"	„Wagenabteilung"
Hessische Ludwigs-Eisenbahn	Maschinenfabrik Emil Kessler Esslingen	Maschinenbau-Ges. Nürnberg
GlückAUF	Fabrik-Nr. 1774	Fabrik-Nr.
Puck	1879	
Gnom	1880	
Königlich-Sächsische Staats-Eisenbahn	Hohenzollern Düsseldorf	Maschinenbau-Ges. Nürnberg
A	Fabrik-Nr. 293	F.-Nr. 4998
B	294	4999
C	295	5000
Oels-Gnesener Eisenbahn	Hohenzollern Düsseldorf	
Zwei Dampftriebwagen werden im Betriebsmittelnachweis der KED Breslau von 1886 aufgeführt.		
Bergisch-Märkische Actiengesellschaft-Eisenbahn	Hohenzollern Düsseldorf	

Ein Werkfoto der Hohenzollern A.G. zeigt einen Dampftriebwagen mit der Bezeichnung Elberfeld D.2.

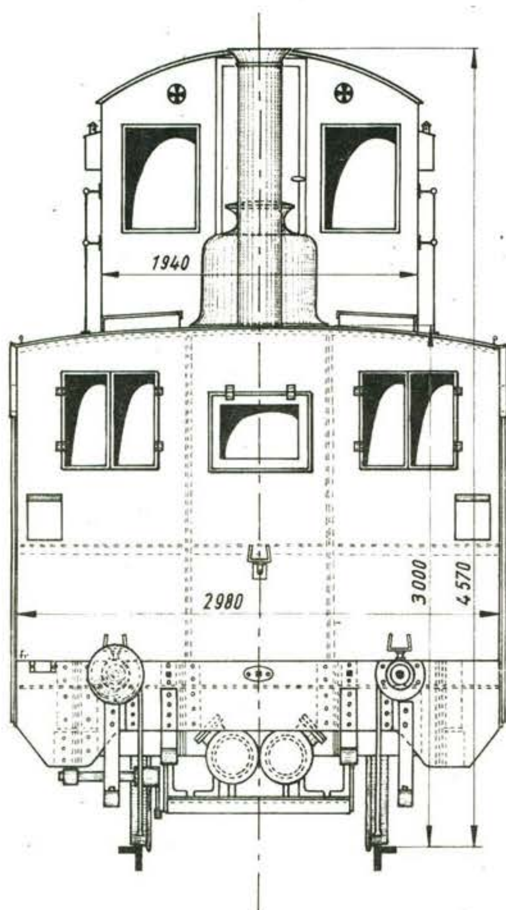
2

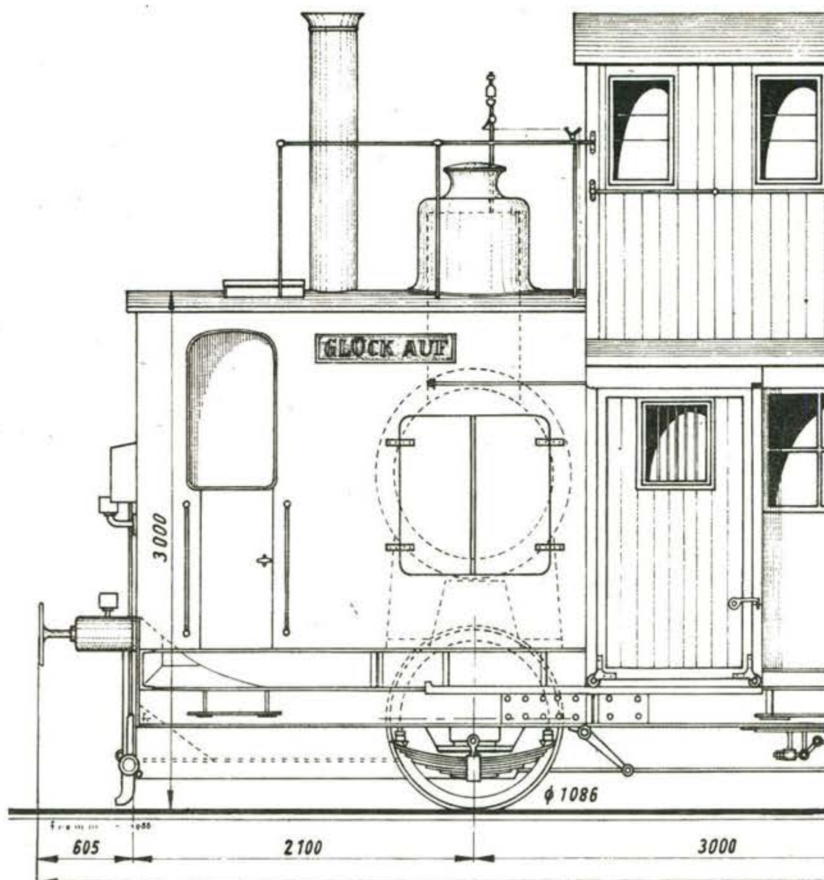


1 Schnitt durch den „Dampfmotor" der Dampftriebwagen, die an die Hessische Ludwigs-Eisenbahn geliefert wurden (unmaßstäblich).

2 Der Dampftriebwagen GLÜCK AUF der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn

Zwischen den inneren Rahmenwangen fand das 2-Zylinder-Naßdampftriebwerk Platz. Es war auf einer besonderen Blechplatte aufgebaut. Damit konnten Bewegungen der Treibachse ausgeglichen werden. Für die Umsteuerung und den Füllungsgrad gab es eine englische Joy-Lenkersteuerung. Bemerkenswert am Triebwerk war der geringe Kolbenhub von 360 mm. Damit ließ sich die maximale Kolbengeschwindigkeit unter 3,5 m/s halten. Aufgrund des gewählten Treibraddurchmessers mußten für 50 km/h immerhin fast 270 Radumdrehungen pro Minuten realisiert werden. Damals wurden solche Werte nur von Schnellzugloks erreicht. Zur Dampferzeugung baute man einen normalen Lokomotivkessel quer zur Fahrzeuglängsachse ein. Die kupferne Feuerbüchse besaß zwei Türen. Während die Feuerung durch die seitliche Öffnung erfolgte, ermöglichte die Tür in der Stirnseite Reinigungsarbeiten. Der

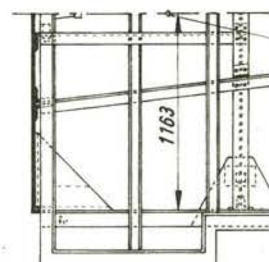




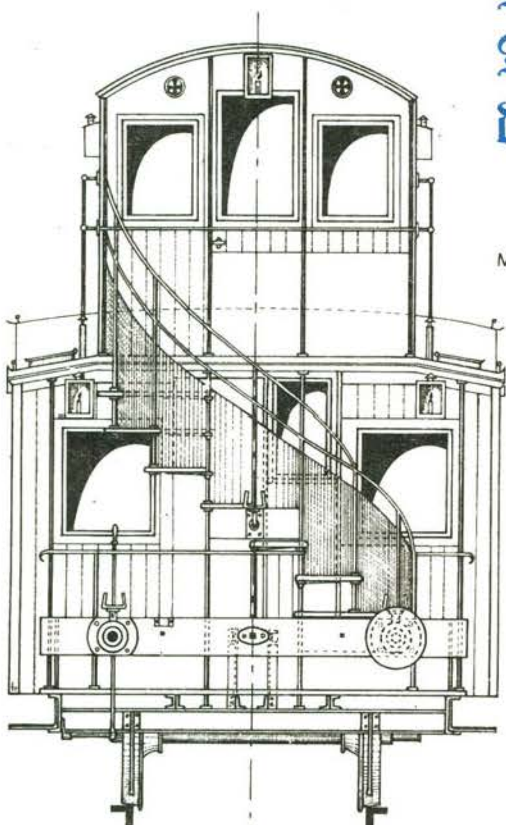
„me – fahrzeugarchiv"

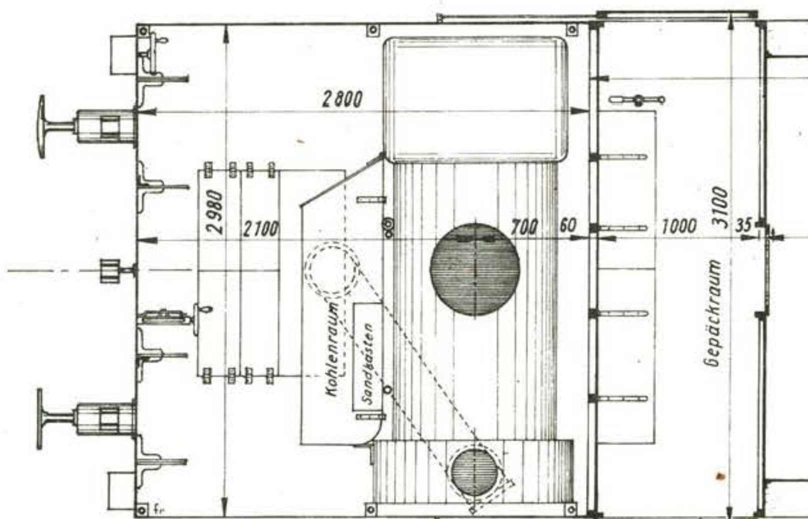
4. Folge

Doppelstöckige Dampftriebwagen der Bauart Thomas



Maßstab: 1:43,5





III

I

II

III

Briefkasten

Reservoir

φ 970

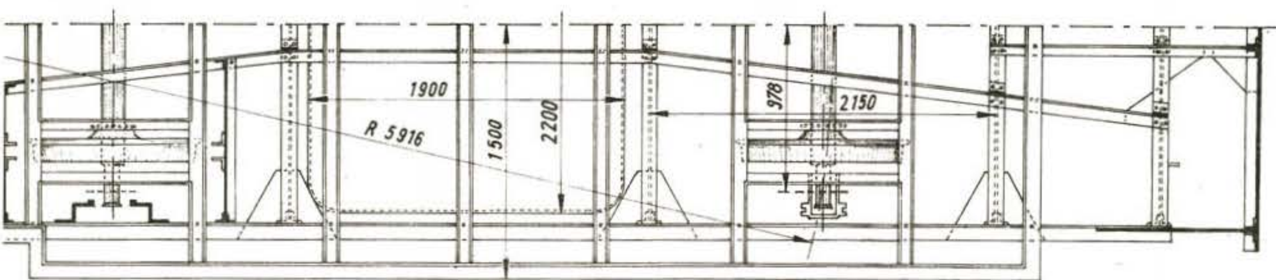
4570

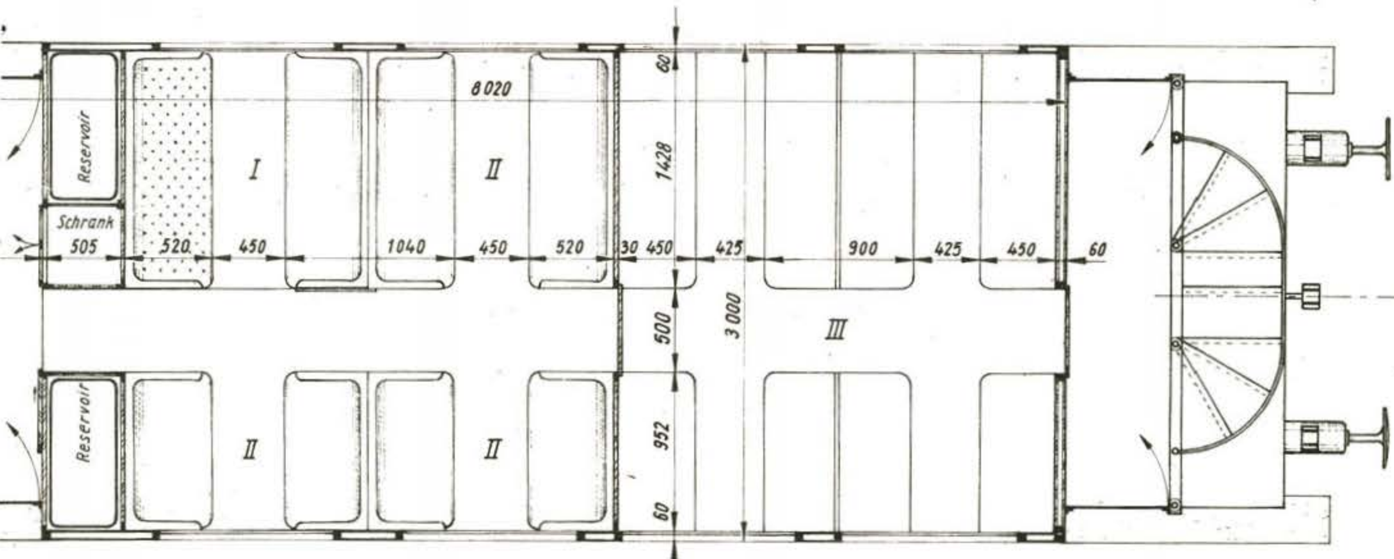
4335

2700

605

13 345



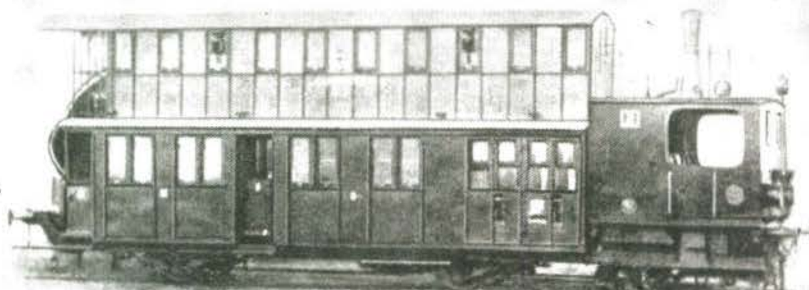


Langkessel, aus einem Schuß, trug in der Mitte einen Dampfdom. Mit 930-mm-Höhe erreichte er beträchtliche Ausmaße. Im Kessel befanden sich 127 Siederohre von 1715 mm Länge. Geheizt wurde mit gewöhnlicher Förderkohle. Der Kohlenvorrat befand sich in einem Kasten längst vor dem Kessel. Hier waren auch die Sandkästen untergebracht. Das Führerhaus hatte man aus Blechen auf einem Winkeleisenrahmen aufgebaut.
Das Untergestell des Wagenkastens aus eisernen Längs- und Querträgern wies an den Stirnseiten aufwärtsgerichtete Streben auf, um die normale Pufferhöhe zu erreichen. Der Wagenkasten bestand vollständig aus hölzernen Trägern und Verbindungsstücken. Er war außen und innen mit Brettern verkleidet. Die obere Etage erreichte man durch eine gewundene, offene Treppe. In der unteren Etage folgte hinter dem „Dampfmotor" der Gepäckraum. Anschließend fand ein Quergang Platz, der den Zugang zu den Abteilen der II. Klasse ermöglichte. Ein Mittelgang verband die einzelnen Abteile und führte zur hinteren Plattform. Wenn in den beiden Abteilen II. Klasse insgesamt 20 Sitzplätze vorgesehen wurden, dann entsprach das eigentlich nicht den Normen, die lediglich vier Quersitze erlaubten. Nach den ursprünglichen Vorstellungen von Thomas sollte eine Schiebetür vor einem Halbabteil die Umwandlung einiger Plätze in die I. Klasse ermöglichen. Die Sitze der II. Klasse besaßen die üblichen Polsterungen, und die Wände waren bespannt. Die nachfolgenden beiden Abteile III. Klasse im unteren Stock wiesen Lattensitz-Querbänke mit 2 + 3 Plätzen auf. Überall waren hier Gepäcknetze über den Sitzen angebracht. In der oberen Etage, die mit 1940 mm wesentlich schmaler als die untere war, gab es an den Außenseiten Längssitzbänke. Ein Kopfbrett schützte die Fensterscheiben. Gepäckablagen gab es im oberen Stock nicht.
In beiden Etagen existierte eine Dampfheizung. Als Beleuchtung wurden Lampen mit Kerzen eingesetzt. Zur Belüftung der Abteilung waren oberhalb der Fenster Öffnungen mit Lüfterrosetten eingebaut.
Als Bremsen waren auf dem „Dampfmotor" eine Gegendampfbremse vorhanden. Auf dem Führerstand befand sich eine Handbremse. Sie wirkte auf die Wagenachsen und war auch vom Gepäckraum und der hinteren Plattform bedienbar. Ebenfalls von dieser Plattform betätigt werden konnte mittels eines Seilzugs die Dampfpfeife. Für den Notfall konnte der „Condukteur" über eine Stirnwandtür der oberen Etage und eine Luke im Führerhausdach zum Führerstand gelangen.
Um einen genügend großen Wasservorrat zu erzielen, befanden sich zwei stehende Wasserbehälter neben dem Quergang zu den Abteilen II. Klasse. Über ihnen, im Wagendach, lagen die Einläufe. Alle Behälter waren untereinander durch kommunizierende Röhren verbunden.
Alle Zeichnungen geben den hier beschriebenen ersten Wagen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn mit Namen „Glück Auf" wieder.
Nachfolgend die Änderungen an den später gelieferten Fahrzeugen, soweit sie bekannt sind. 1882 gab die Hessische Ludwigsbahn bei den gleichen Herstellern nochmals zwei Dampftriebwagen in Auftrag. In welchem Umfang an diesen Fahrzeugen nun Veränderungen vorgenommen wurden, konnte leider nicht geklärt werden. Die weiteren Thomas-Dampftriebwagen lieferte die Maschinenfabrik Hohenzollern in Düsseldorf. Die Wagen fertigte wiederum die Maschinenbau-Gesellschaft in Nürnberg. Tabelle 1 gibt einen Überblick über die hergestellten Thomas-Dampftriebwagen.
Detaillierte Auskünfte liegen zu den drei sächsischen Wagen vor. (3) und (4) Der Wagenkasten stimmt in den äußeren Ansichten mit denjenigen der Hessischen Ludwigsbahn überein. Der Lokomotivteil hat das Aussehen der Fahrzeuge für die Bergisch-Märkische Eisenbahn. Es ist auf Abb. 3 zu sehen. Deutlich erkennbar sind die Veränderungen am Wagenkasten der bergisch-märkischen Fahrzeuge: Die Länge hat um etwa einen Meter zugenommen. Damit konnte in der unteren Etage ein separater Postraum eingerichtet werden. Gleichzeitig rückte der Quergang zwischen die Abteile II. und III. Klasse. Im Oberstock ergab die Verlängerung ein Fenster mehr. Die äußere Holzverschalung wich einer Blechbekleidung. Leider lassen sich über die Farbgebung der Fahrzeuge nur Vermutungen anstellen. Die Triebwagen wurden mit den üblichen Anstrichen für Lokomotiven und Reisezugwagen versehen. Außer der Existenz im Jahre 1886 waren keine weiterführenden Hinweise zu den beiden Dampftriebwagen der Oels-Gnesener-Eisenbahn zu erhalten.

Tabelle 2
Daten der Thomas-Dampftriebwagen

Bahnverwaltung	Hessische Ludwigs-Eisenbahn	Kgl. Sächs. Staats-Eisenbahnen
Geschwindigkeit	40 km/h	
Achsanordnung	A 2	
Achsstand	3 000 = 4 335 mm	
Länge über Puffer	13 345 mm	13 430 mm
Treibbraddurchmesser	1 086 mm	1 100 mm
Laufraddurchmesser	970 mm	981 mm
Sitzplätze 2. Klasse	20	20
3. Klasse	60	54
Dienstmasse leer	25 t	
dienstbereit	29 t	
Dampfüberdruck	10 bar	
Rostfläche	0,52 m²	0,51 m²
Feuerbüchsheizfläche	3,25 m²	2,48 m²
Rohrheizfläche	30,83 m²	23,78 m²
Gesamtheizfläche	34,08 m²	26,26 m²
Dampfmaschine	Zweizylinder-Zwillings-Naßd.	
Zylinderdurchmesser	220 mm	
Kolbenhub	360 mm	
Steuerungsbauart	Joy-Lenkersteuerung	
Vorräte Wasser	2,4 m³	3,0 m³
Kohle	500 kg	
Beschaffungspreis	27 000 M	30 507 M
Lieferjahr	1879 und 1882	1883

3



3 Werkaufnahme des Hohenzollern-Dampftriebwagen ELBERFELD Nr. 2 der K.P.E.V. Deutlich sind die Veränderungen am Wagenkasten gegenüber den hessischen Wagen zu erkennen.

Fotos: Sammlung Verfasser

Einsatz und Verbleib

Der erstgebaute Dampftriebwagen soll ab April 1880 mit einem umgebauten Abteilwagen III. Klasse auf der Odenwaldbahn zwischen Darmstadt und Erbach (50,49 km) täglich, außer sonntags, zwei Fahrten als Regelzug absolviert haben. Durch den Umbau wurden in dem Abteilwagen ein „Damen-Coupé", zwei Nichtraucherabteile und die verbliebenen zwei Abteile als Reservegepäckraum eingerichtet. Aus dem Jahr 1882 stammt eine Mitteilung, derzufolge die Dampftriebwagen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn auf den Strecken von Rosengarten (gegenüber von Worms) nach Bensheim und Mannheim verkehrten. Auf diesen Strekken sollen die Dampfwagen den gesamten Zugverkehr bewältigt haben. Die zulässige Geschwindigkeit wurde durch das Reichs-Eisenbahnamt nun auf 45 km/h erhöht. Für den ersten Dampftriebwagen nannte die Statistik des Jahres 1881 insgesamt 48000 Nutzkilometer. Der weitere Weg dieser hessischen Thomas-Dampftriebwagen liegt vorerst noch im Dunkeln. Auch über die anderen Wagen sind die Informationen eher spärlich. Die sächsischen Wagen werden in der Statistik in den Jahren von 1883 bis 1902 genannt (5). Im Verlaufe des Jahres 1900 wurden zwei der Dampfwagen ausgemustert. Der letzte Wagen war bis zum Jahresende 1902 gestrichen worden. Leider konnten keine Angaben zu den Einsatzstrecken gewonnen werden. Für die Fahrzeuge der Bergisch-Märkischen Eisenbahn teilt die KED Elberfeld 1884 mit, daß ein Thomas-Dampfwagen versuchsweise auf der Strecke Hagen–Vörde in Betrieb ist.
Vermutlich waren noch 1906 vier Thomas-Dampfwagen in Betrieb. Im Nummernplan von 1909, der den Dampftriebwagen den Nummernbereich 1–100 zuordnete, erhielten die Thomas-Wagen den Bereich der Nummern von 1–10. Bei der KED Königsberg wird im Jahr 1910 ein Thomas-Dampftriebwagen Nr. 4 nachgewiesen. Als Baujahr ist 1883 angegeben.

Quellenangaben
(1) Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens 1881, C. W. Kreidel's Verlag, Wiesbaden
(2) Normen für die Construction und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands, in: Centralblatt für das Deutsche Reich Nr. 24 (1878)
(3) Nachweisungen der am Schluß des Jahres bei den unter Kgl. Sächs. Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen vorhandenen Transportmittel (1883–1903)
(4) Wagen der Kgl. Sächs. Staats-Eisenbahnen, Band I
(5) Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Kgl. Sächs. Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen, herausgegeben vom Kgl. Sächs. Finanz-Ministerium
(6) Meyer, Max: Eßlinger Lokomotiven, Wagen und Bergbahnen, VDI-Verlag Berlin 1924
(7) Messerschmidt, Wolfgang: Lokomotiven der Maschinenfabrik Esslingen, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1984
(8) Hohenzollern Aktiengesellschaft: Herausgegeben zum 50jährigen Betriebsjubiläum

Einsendungen für Veröffentlichungen auf dieser Seite sind mit Ausnahme der Anzeigen „Wer hat – wer braucht?" von den Arbeitsgemeinschaften grundsätzlich über die zuständigen Bezirksvorstände bis zum 15. zwei Monate vor Erscheinen des jeweiligen Heftes an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, Simon-Dach-Straße 10, Berlin, 1035, zu schicken. Anzeigen zu „Wer hat – wer braucht?" bitte direkt zum Generalsekretariat senden, Hinweise im Heft 1/1987 beachten.

Ausstellungen

Hettstedt, 4270 – AG 7/10
Modelleisenbahn-Ausstellung vom 12. Februar bis 22. Februar 1989 in der Erweiterten Oberschule Hettstedt (Aula). Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14.00 Uhr–19.00 Uhr, Samstag und Sonntag 10.00 Uhr–19.00 Uhr.

Tauschmarkt

Im Auftrag des Bezirksvorstandes Cottbus führt die Arbeitsgemeinschaft 2/29 Finsterwalde am 4. März 1989 von 9.00 Uhr bis 13.00 Uhr einen Modellbahn-Tauschmarkt in der HOG „Zum Brückenkopf" Finsterwalde durch. Tischbestellungen nur für DMV-Mitglieder unter Angabe der DMV-Mitgliedsnummer an: W. Koziolek, Erich-Weinert-Str 37, Finsterwalde, 7980, bis zum 20. Februar 1989.

Arbeitsgemeinschaften

Gründungen

Erfurt, 5060
Vors.: H.-Jürgen Schneider, Havannaer Str. 12

Bergen, 2330
Vors.: Erhard Koch, Kurt-Barthel-Str. 41

Waren (Müritz), 2060
Vors.: Jürgen Engelking, P.-Hamann-Str. 16

Magdeburg, 3025
Vors.: Thomas Arendt, Puppendorfer Weg 2

Erfurt
Wer aus dem Raum Erfurt interessiert sich für die Gartenbahn? Freund Martin Biegsa, Berliner Str. 110, Erfurt, 5069, beabsichtigt, eine Arbeitsgemeinschaft Garteneisenbahn zu gründen und erwartet entsprechende Zuschriften.

Verschiedenes

Kommission für Jugendarbeit
Die Kommission für Jugendarbeit hat anläßlich des 17. Zentralen Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" im Oktober 1988 einen Sonderbriefumschlag herausgegeben. Interessenten können frankierte und mit Tagesstempel abgestempelte Sonderbriefumschläge (Motiv: Pionierstrandbahn Prerow 1954) zum Preis von 0,50 M und 0,50 M Versandgebühren bei Freund Hans-Dieter Weide, Georg-Schumann-Str. 261, Leipzig, 7022, bestellen. Auflagenhöhe: 2 000 Stück.

Wer hat – wer braucht!

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Liste anfordern. Suche: „BR 44"; Lokomotiven d. DR; in TT: BR 44; 50^{35}; 52 (Altb.); 52^{80}; 58^{30} (alles Eigenbau); 50^{40}; Speisewagen u. Städteexpreß-Speisewagen (Kleinserie). B. Ihde, An d. Lewitzmühle 51, Banzkow, 2711

Biete: Nenngr. 0 – Blechbahnhof; in H0: BR 56 Kohle u. AEG; BR 24, 64,86. Suche: H0-Fahrwerk E 63; Steifrahmen- u. Wannentendergeh.; BR 38, 42, 84, 85, 96; in 0 und I: roll. Material und Zubehör (Signale und Figuren) mögl. Tausch! Reinhard Schäffner, Str. d. Einheit 6, Ronneburg, 6516

Biete: BR 86, 92, V 221, E 499; „me" 7, 11, 12/1969; 3/1975; 3, 11/1976; 4, 7, 9/1977; 7/1978; 11/1979; 10/1980; 2, 7/1988; Kursbücher, Broschüren; in TT: div. Wagen; Pkw-Modelle; Briefmarken; LP 01-99.
Suche: Diesellok- u. Ellok-Archiv; „me" 1, 6, 9/1969; 4–8/1970; 1, 3, 5–11/1971; 7/1972; 10/1973; 2, 4, 5, 10/1974; 1, 6, 10/1976; 1, 12/1977; 1, 12/1978; in TT: BR 56, 23^{10}; div. Wagen; Pkw-Modelle. Uwe Weck, Lindenstr. 26, Aue, 9400.

Biete: TT, G- u. Kesselwg; LVB m. Beiwg. Suche: TT, BR 110; div. Wagen, Container, Figuren. Günter Wollstein, Grüner Graben 10, Görlitz, 8900

Suche: „technomodell"-Fahrzeuge Nenngr. II_e. Karl Scheidler, Plönzeile 21, Berlin, 1160.

Biete: „Der Bayerische Bahnhof in Leipzig"; „Die Müglitztalbahn"; „MS-Spree"; „Riesaer Elbbrücken"; Vom Werden der Göltzschtalbrücke ...; Eine Brücke üb. die Ostsee/Warnemünde-Gedser; Die Geithain – Leipziger Eisenbahn; Modelleisenbahnkalender 1970, 71, 77, 79, 1981 bis 1985; Lok u. Tendergeh. BR 55 in N. Suche: Lokgeh. BR 50; Lokgeh. BR 91 m. vord. Pufferbohle; Die Saal-Eisenbahn; „Die Rügenschen Kleinbahnen"; „Pionier- und Ausstellungsbahnen"; „me" Jhg. 1958–1964 auch einzeln; Broschüren üb. Dampfloks 89 1004; sä. I K; IV K u. VI K u. ä. Uwe Bergmann, Thiestr. 6, Weddersleben, 4301.

Biete: N (PIKO); Elloks u. Dieselloks (jeweils versch. Typen); Trieb- u. Beiwg., BR 65, 2teil. Doppelstockeinh., umfangr. Wagen- u. Gleismaterial; Weichen; div. Zubehör (alles neu bzw. neuwertig), nur geschl. Abgabe sowie Eisenbahnliteratur aus der Reihe Verkehrsgeschichte, 150 Jahre deutsche Eisenbahnen u. a. Suche: Steilstrecken über den Thür. Wald, Saal-Eisenbahn, „Reisen mit der Schmalspurbahn" Nur Tausch. Reinhard Hornauf, Zamenhofstr. 19, Dresden, 8045.

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur. Liste anfordern, sowie in $H0_e$: Wagen („tm", 2achs.); Pferdefuhrwerke in H0. Suche: Lok-Archiv Baden; Schmalspurb. in Sachsen; „BR 44"; „Straßenbahn-Archiv 1"; „Lexikon Erfinder und Erfindungen – Eisenbahn"; $H0_e$ – „tm"-Wagen (4achs.) Hans-Joachim Klimek, Mühlenstr. 13, Hosena, 7807

Biete: N: BR 55, 65; TT: BR 35, 86, T 334 rot, V 75 alt, V 36 DB, Tender 56; div. Wagen; in H0: BR 120, 50 (PIKO alt) franz. 52 Kondens, SKL blau; div. Literatur; Modellbahnstempel Satz A, Ausschneidebögen. Suche im Tausch: TT: T 334 grün DSB; T 435 ČSD alt; Tender BR 23, 35; E 94; DR, ÖBB, DB, SJ (schwarz) V 200; Triebwg Tokaito; E 70; Schnellzugwg m. Schürze alt (AB 4 üpe); Personenwg Bi 30; Packwg Pwi, SJ; Doppelstock-Endteile; in H0: BR 42; SKL: Ellok-, Diesellok-, Triebwagen-Archiv. Klaus Stöbel, Artur-Bekker-Str. 13, Nordhausen, 5500

Biete: Umfangr. Sammlung an Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur, Liste anfordern. N: BR 118 u. Triebwagen mit Beiwg; TT: V 180, 81, 4achs. Rekowg; H0: div. Güterwg; BR 33; BR 211; 120. Suche: H0: BR 23, 24, 42, 50, 64, 84, 89, 91, 93, 94, VT 135 m. VB 140; Lokomotiven d. DR; Kursbücher DR Winter 62/63 u. 67/68; Wolfgang Kießling, Clara-Zetkin-Str. 4, Blankenburg, 3720

Biete: H0, versch. Dampfloks u. $H0_m$ BR 99 (HERR). Suche: H0, BR 84 u. $H0_m$-Rollwagen (HERR) sowie Fotos von Tunnelunterhaltungswagen auf ETA-Basis (auch leihw). H. Pietrzok, Weinberge 24/Fach 1804, Zossen, 1630

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur; Modelleisenbahnkalender 1981–1987; „me" 1984–1988 u. div. Einzelhefte; in H0: E 63, BR 56, 89, VT185, 99 (HERR); in N: BR 65. Suche: „Schiene, Dampf und Kamera"; Üb. d. Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella; Harzquer- u. Brockenbahn; Bw zur Dampflokzeit; Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2; „Feuer, Wasser, Kohle"; Schmalspurb. in Sachsen; Dampflokschilder auch EDV; in H0: BR 24, 42, 84, 91, Niederbordwg.; Straßenfahrzeugmodelle; in $H0_e$: BR 99 bevorzugt IK; Schwellenband u. Weichen. Frank Herrmann, Kurze Str. 3, Hartmannsdorf, 9116

Biete: Eisenbahn-Jahrbuch 1965–1967, 1983, 1985; „Dampflok-Archiv 1" (alt); „Dampflok-Sonderbauarten"; „Schmalspurig durchs Meißner Land". Suche: „Metros der Welt"; Bw zur Dampflokzeit; Lok-Archiv Sachsen; 50 Jahre Leipzig Hbf; Broschüren üb. das Mügelner, Wilsdruffer u. Thumer Schmalspurnetz; Schmalspurbahn Goßdorf-Kohlmühle-Hohenstein; Kursbücher u. a. Eisenbahn-Literatur. Klaus-Peter Schmidt, Tornaer Ring 11, 41–03, Dresden, 8036

Biete: BR 50 (PIKO); BR 56^{2-8}; BR 99 (HERR); sä. IK („technomodell")-Funktionsmodell m. Motor. Suche: BR 38^{2} (PIKO); BR 56^{20} (EBM); BR 58, 94. Jens Albert, Weischlitzer Str. 5, Plauen, 9900.

Suche: Fotos od. Negative (auch leihw.) vom Bahnhof Krumhermsdorf im Bauzustand von etwa 1900–1920. Peter Kögler, Siedlung 35, Sebnitz, 8360

Biete: H0, BR 01^{0-2}; 23; 24; 38 pr. P8; 38 sä. XII H2; 41 Altbau; 50; 56; 64; 89 sä. VT; 89 pr. T3; 95; Nohab Diesellok MAV; Dietzel-Wagen; Mitteleinstieg-, Spezial-Güterwg.; SKL u. a., sowie div. Literatur nach Liste; in N: BR 89 pr. T3 Suche: H0, Eigenbaudampfloks wie BR 58, 74, 78, 92, 93, 94 sowie transpress „BR 44". M. Simoneit, Str. d. 30. Jahrestages 44, Wolfen-Nord, 4440

Biete: rollendes Material in H0, TT, N (teilweise Vitrinenmodelle) Kfz-Modelle, Zubehör sowie div. Literatur. Liste gegen Freiumschlag. Suche: O, Stadtilm, Stephan in S: rollendes Material u. Zubehör; in H0: Kfz-Modelle, Drehscheibe, Bw u. Zubehör; H0-Modelle der 50er Jahre (Wagen, Kfz, Zubehör, Papphäuser, Kataloge, Literatur). Peter Rassmann, Nr. 46, Groß Drewitz, 7561

Biete: $H0_m$; Roll- u. G-Wagen von HERR; Gleismaterial „technomodell"; in H0: ETA, SKL, BR 38 sä, 56, 89, 91, 92, 93 (Eigenbau); preuß. G-Wagen von PIKO; div. Kataloge; Lokschilder ohne EDV-Ziffer. Suche: BR 18 316, 38, 58, 94 in H0 (alles Eigenbau). Karl-Heinz-Heilmann, G.-Schwela-Str. 2, Cottbus, 7512

Biete im Tausch: div. Material in H0 sowie Eisenbahn- u. Modellbahnliteratur. Suche: H0: sä. VT; 91; Gehäuse 84; ETA 2teil.; Pw 4 üpr 16, pr. Oberlicht; Städteex.; Eilzug. DRG; Altenberger; Glasers Annalen; Ellok- u. Triebwagen-Archiv; DLA 4; Bw zur Dampflokzeit; Esslingen. Christian Schlosser, Plauenschestr. 67, PF 09-03, Falkenstein, 9704

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur. Suche: „BR 44"; Üb. d. Rennsteig von Sonneberg nach Probstzella; Steilrampen üb. d. Thüringer Wald; Lok-Archiv Bayern. Ulrich Lipke, Kurt-Schlosser-Str. 10, Dresden, 8010

Biete: versch. Straßenbahnfahrzeuge 1:87; Modellbahnliteratur, Modellsportliteratur; Flugzeugbausätze 1:72; Matchbox-Pkw; versch. Geh. (106, 01, 66, 89^{2}); Restbestand Güter- u. Personenwg H0. Suche: Straßenfahrzeuge 1:87: z. B. Opel P4; Wanderer-Pkw; $H0_m$-HERR-Güterwg; Zweiradmod. 1:87; Umbauten u. Frisuren; Neue Modellbahnreihe. Bevorzugt Tausch. Klaus-Dieter Schubert, Pl. d. Bauarbeiter 9, 07/10, Dresden, 8038

Biete: div. Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur. Suche: Lok-Archive Sachsen u. Bayern; Saalebahn; Eisenbahn-, Straßenbahn-, Obus-Dias. Frank Kirmse, Rankestr. 24, Dresden, 8030

Biete: „me" 11/1979; 11, 12/1980; 4–12 u. 2/1981; 2–6/1982; 11, 12/1986; Bilder v. d. Eisenbahn 1983, 1985; Modelleisenbahn-Kalender 1985–1988 sowie div. Eisenbahn- u. Modellbahn-Literatur. Suche: „me" 2, 3, 4, 6/1970; Jhg. 1971, 1972; 2, 7, 12/1974; 1, 2, 4/1975; 1, 8, 10, 12/1977; Jhg. 1978; 1–3, 6, 10/1979; Dampflok-Archiv 1 (neue Aufl.); Lok-Archiv Sachsen; Triebwagen-Archiv; Bw z. Dampflokzeit; Schiene, Dampf und Kamera, „BR 01" u. „BR 44". Lothar Meyer, Str. d. Jugend 71, Salzwedel, 3560

Biete: Modelleisenbahnkalender 1977–1989 und Eisenbahnkalender 1980–1989. Suche: H0; BR 18, 23, 24, 35, 42, 43, 44, 52 Wanne, 58, 62, 65, 66, 78, 80, 81, 84, 91, 98 sowie Wagen u. Figuren (Eigenb.). Heintzel, Max-Hünig-Str. 22/62–26, Dresden, 8080

Suche: $H0_e$-Loks, Wagen, Gleise (Industrieerzeugn. od. Eigenbau) sowie Schlaf-, Speise- u. Gepäckwagen in H0. Gunther Nitzsche, Querstr. 1, 46–08, Augustusburg, 9382

Biete: Bild. v. d. Eisenbahn 4; div. Literatur u. Modelleisenbahnkalender; SKL-Bausatz; $H0_e$-Rungen- u. Klappdeckelwagen 4achs.; div. Fahrzeuge in H0. Suche: rollendes Material in $H0_e$ u. $H0_m$ sowie in H0. Harald Gloger, Psf 24, Zeulenroda, 6570

Biete: Transportwagen für Schmalspurfahrzeuge ($H0_m$ u. $H0_e$-Eigenbau); Literatur. Suche: HERR-Fahrzeuge; in H0: Straßenfahrzeuge (Robur, Lader, Förderband); Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie; „Schiene, Dampf und Kamera". Klaus Pollmächer, Karl-Marx-Str. 33, Laucha, 4807

Biete: „Die Muldenthal-Eisenbahn"; „Eisenbahn-Jahrbuch 1965"; „Stadt und Verkehr"; „Die Eisenbahn im Eichsfeld". Suche im Tausch: „Lokomotiven aus Esslingen"; Die Saal-Eisenbahn; „VB-Kompress 2". Bernd Wächtler, Käthe-Kollwitz-Str. 15, Kirchberg (Sa.), 9512

modell eisenbahner anzeigen

Bei den nachfolgenden zum Tausch angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind. Verbindlich für die Inserate ist die Anzeigenpreisliste Nr. 3/88.

Suche Straßenbahn-Archiv 2, 3. Biete dafür im Tausch „Bayr. Bf.", „Thüringerwaldbahn". Szargan, Lausicker Str. 85, Leipzig, 7027

Suche dringend Drehscheibe für TT Figuren und Straßenfahrzeuge. G. Westendorf, F.-Reuter-Ring 13, Neubukow, 2567

Suche in N Ringlokschuppen u. Drehscheibe, BR 55, W. Drieling, W.-Pieck-Str. 48, Weißwasser, 7580

Suche in H0 zu kaufen BR 84, 03 Schicht, Wagen v. Ehlke u. Dahmer, „me" vor 70 nur kpl. Jhg., Lux Constant, L 11, L 12, Drehsch. ehem. DDR-Prod., ält. ESPEWE-Mod. B. Macholdt, A.-Ries-Str. 9, Erfurt, 5023

Suche Lok-Archiv Sachsen 1 u. 2, Probstz.-Sonneb., Windbergb., „Triebwagen-Archiv", „Deutschl. Dampfl. gestern u. heute" u. BR 89 in H0-Dampfl. aller Art Eigenb. BR 25, 07^{10}, 18^{0} usw., Teile BR 84, Tender 2'2', T 24kst, 2'2', T 34kst, 4 T 30 u. Kö. Biete Signal 1, 2, 3/62, Brosch. Dürrh.-Taubenh., Straßenb.-Archiv. H. Obst, M.-Niemöller-Str. 9, Ebersbach, 8705

Suche in H0 VT 137 20.3tlg., VT 135 m. Bw., BR 80, 81, ETA, 3achs. Rekow., EDK 50, Laas, 4achs. Rungenw., Containerwg., Container, Weimarlader, Entkuppler, MB-Kalender, MB-Lit., „me" 3–12, 1988 kein Tausch! Hartlieb, Platz der Roten Armee 20, Wg. 4/13, Bautzen, 8600

Suche H0-Pilz-Gleis, Drehscheibe, Ringlokschuppen. Angebote schriftlich an: E. Dabow, Thurower Str. 9c, Groß-Molzahn, 2731

Suche in H0 BR 17, 39, 44, 58^{30} (Eigenb.), Zubeh. f. Dampf-Bw. Zuschr. m. Preis an: Lutz Förster, O.-Grotewohl-Str. 7, Zeitz, 4900

Suche dringend Fachliteratur über Eisenbahn aller Art. I. Nickel, Boxberger Str. 3, Weißwasser, 7580

Suche für Nenngr. N Eigenbauten u. Kleinserienmodelle (Diesel-, Dampf-, u. E-Loks u. roll. Material) u. BR 55 in Ausführung SNCB. Zuschr. m. näheren Angaben u. Preis an: S. Leyn, Alte Falkensteiner Str. 1, Rebesgrün, 9701

Suche H0-Anlage mit Modellgleis 2 m × 1 m mögl. ohne Hochbauten u. ohne roll. Material. Zuschr. an: P. Wunder, Rotdornweg 45, Plauen, 9900

Suche dringend von transpress „Die Dampflokomotive", Weisbord/Müller/Petznick, „Dampflok-Archiv 2", 32,– M, ISBN 3-344-00212-0; 5666543/AK Dampflok-Archiv 2. P. Cunäus, K.-Marx-Str. 19, Hettstedt, 4270

Suche „me" Jhg. 52–58, Fromm „Anlagenbuch", Trost „Kl. Bahn-" (alle Bd.), Preuß „Sächs. Schmalspurb." sowie Baupl. f. sächs. Schmalspurfahrz. Ang. m. Preis an: L. Mendler, Wölfnitzer Ring 30, Dresden, 8038

Biete Hist. Bf.-B., Glasers A., Dampfl. Sonderb., Borsig, Bayern, BR 01, Verkehrsgeschichte, Eb.-Jahrb., Broschüren, me. Suche „me" 52–55, 64/12, Glasers A. 31–43, Lokschild 01, 03, 44, Neuerscheinungen komp. Liste p. Freiumschlag, Schubert, B.-Brecht-Str. 21, Werdau, 9620

Biete „Dampfl.-Archiv 4", Sonderb., Spree-Neiße, versch. Gl.-Annalen, Windberg., Suche Russ.-Sowjet.-DL, das Bw, u. ä., Lok-, Bw-, Rbd-, Fabrikschilder, Tauschp. für Lokfotos (auch Ausl.). Bekker, Schnellerstr. 105, Berlin, 1190

Biete roll. Mat. H0, Pilzmat., „me" ab 63, Lit. Suche BR 84, 23, 91, Rehse u. Ehlke Modelle, TT E 70, T 334, „me" 52–57. R. Forster, Straßberger Str. 58, Plauen, 9900

Biete „Dampflok-Sonderbauarten", Lex. Erf. u. Erf.-Eisenbahn, „Bw zur Dampflokzeit", „Dampflok-Archiv 1", Niederstrasser „Leitf. f. d. Dampflokdienst", „Strab.-Archiv 1", Gerlach „Für unser Lok-Archiv, Brücken, gestern u. heute. Suche Baureihe 01, Baureihe 44, „Saalebahn", „Reisen m. d. Dampfbahn", in H0 BR 23, 24, 42, 91. H.-J. Warg, Kreisigstr. 25, Zwickau, 9540

Biete „Dampflok-Archiv 1", 19,80 M. Suche „Dampflok-Archiv 3", nur Tausch. M. Schütte, Str. d. Jugend 23, Haldensleben, 3240

Biete Dampflok-Archiv 1, 2, 4, „Strab.-Archiv 4", „Dampfloksonderbauarten", „Reisen m. d. Schmalspurbahn", transpress-Verkehrgeschichte, versch. Modellbahnlexika, Umzeichnungspläne 1, 2 u. a. Suche HERR Schmalspurzug, auch ohne Lok, BR 55 N. Zimmermann, O.-Winzer-Str. 13, Eberswalde, 1307

Biete Rollwagen $H0_e$, 45,– M. Suche im Tausch HERR-Personenwagen $H0_m$. G. Rauer, Str. d. Freundschaft 21, Halle, 4070

Biete TT BR 211, 242, 194 DB, E 42, T 334, rot, Gepäckw. 3450, H0 BR 106, 110, 38, 41, 95, 03, BR 185/195, Topfw., „Schmalsp. zw. Spree Neiße", „Lok-Archiv Würthemb.", „II K (alt), III K. u. VK". Suche TT, BR 50^4, 52, 106, Kö u. a. Eigenbau., E 70, Leig. E, Transistus, H0, SKL, „me" 10/81, 1, 4–12/82, 1–12/83, 2, 4, 5/84; „Ellok-A.", Dampfl.-A. 1, 3, 4 (farbig), „BR 01", „BR 44". Noack, E.-Welk-Str. 72, Schwedt, 1330

Biete H0-Tfz. u. a. BR 44, 23, 50, 75, 78, 91, Liste gegen Freiumschlag. Suche H0-Loks (Eigen- u. Umbau). Siebach, Benedixstr. 12, Leipzig, 7022

Biete Diesellok-Archiv, Gera-Pforten–Wuitz-Mumsdorf, Saaleisenbahn, links u. rechts der kleinen Bahnen (nur zus.). Suche Dampflok-Archiv 3, 4. M. Dimic, K.-Lukas-Str. 3, Zittau, 8800

Biete Ellok-A., Diesellok-A., „Hist. Bahnhofsb. II", „Reisezugwg.-A.", Eisenb.-JB 1983, 84, 85, „Tunnel d. Welt", „Dampflok-A. 2", Einschienenbahn. Suche Lok-A., BR 44, „Hist. Bahnhofsb. I", Bw zur Dampflokz., transpress-Verkehrsgeschich. R. Arnold, Leopoldstr. 19, Leipzig, 7030

Biete EB-Kal.88/89, Strab. K.-M.-St., Thürwaldb., Elektrif. A–Z, Tunnel der Welt, Suche Reis. m. Dampfb., Klb. Altmark, Saal-EB, Bw zur Dampfl.-zeit, „Feuer, Wasser, Kohle", Lit. üb. Stellwerke. U. Lehnhardt, E.-Thälmann-Str. 60, Fohrde, 1801

Biete „Lok-Archiv Bayern". Suche Dampflok-Archiv 1 u. 2. J. Kanzler, Damaschkestr. 12, Guben, 7560

Modellbahn-Auflösung Nenngr. H0 mit viel Zubehör 5 500,– M, auch einzeln. Fickel, Hauptstr. 89, Neukirchen, 9632, Tel.: Crimmitschau 35 24

Verk. H0-Samml. u. a. BR 91, 2 000,– M; MB 83–86. Ditter, Fontaneallee 14, Wandlitz, 1292

Verkaufe Modellbahn Nenngr. N, 6 Loks, 22 Wagen, darunter BR 55, BR 65, 130 × 50 cm für 550,– M. H. Apitz, A.-Menzel-Weg 18, Zwickau, 9550

Tausch! Biete H0 BR 86. Suche H0 BR 24. F. Stützner, Perronstr. 30, Dresden, 8036

Tausche BR 56 (H0) u. „Müglitztalbahn" gegen Dampfloks in TT (a. Eigenb.). Suche „RüKB", „FKB", „MPSB", „100 Gleispl. H0/TT/N", „Modellbahn u. Landsch.". Bochow, Rüdesheimer Str. 20, Dresden, 8028

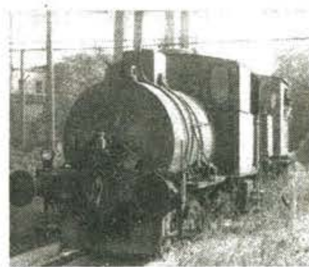
Schmalspurdiesellok 199 863 wird getestet

Wie bereits im Heft 12/88 berichtet, ist die erste Streckendiesellok der Baureihe 199 am 21. November 1988 in Wernigerode eingetroffen.
Gemeinsam mit der Lokomotive 199 871, die am 30. Dezember 1988 folgte, wird sie auf dem Schmalspurnetz des Harzes einem eingehenden Test unterzogen. Bereits am 10. Dezember 1988 zog die erste Diesellok einen Zug, gebildet aus Reisezug- und beladenen Rollwagen sowie einer Schmalspurdampflok, die jedoch nur für die Heizung der Wagen zuständig war. Der 900 kW (1 200 PS) starke Motor bewältigte die Zugmassen von etwa 200 Tonnen anstandslos. Nach Abschluß der Versuche sollen die Dieselloks insbesondere den schweren Gütertransport von Nordhausen in das obere Selketal übernehmen. Eine völlige Ablösung der Schmalspurdampfloks ist vorerst nicht beabsichtigt.
Text und Foto: I. Stephan, Magdeburg



Der letzte Einsatz der 110 863

In der Einsatzstelle Gerbstedt des Bw Halle P bekamen wir Ende Juni Anfang Juli 1988 für unsere Planlok 110 847 die 110 863 des Bw Güsten zugeteilt. Am 8. Juli bespannte ich mit dieser Lok den N 60405 von Hettstedt nach Güsten – die letzte Planleistung auf Regelspurgleisen.
Anschließend fuhr ich als Lz nach Aschersleben, dort wurde diese Maschine bis zu ihrer Überführung ins Raw Stendal abgestellt.
E. Rutz, Gerbstedt



Wer kann helfen?

Unsere Arbeitsgemeinschaft 6/34 des DMV in Lutherstadt Wittenberg erhielt vom VEB Spiritus die auf dem Foto abgebildete Dampfspeicherlokomotive 2. *(Die ehemalige Lok 1 dieses Werkes stellten wir auf dem Titelbild des Heftes 5/84 vor. – Die Red.)* Unsere Maschine soll nun aufgearbeitet und als technisches Denkmal auf dem AG-Gelände im Ortsteil Piesteritz aufgestellt werden. Leider fehlen in den Betriebsunterlagen Hersteller, Baujahr, Fabrik-Nummer, Stationierungen usw.
Text und Foto: M. Probst, Gartenweg 35, Lutherstadt Wittenberg, 4602

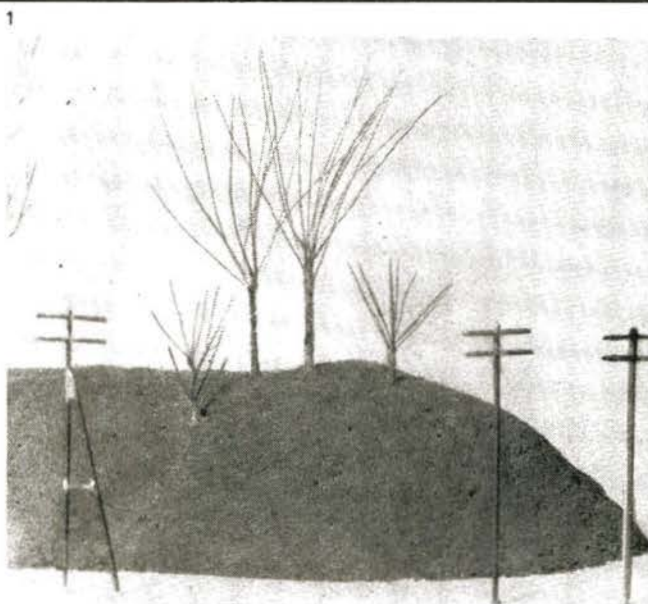
Gert Posse (DMV), Leipzig

Zubehör für die Nenngröße N

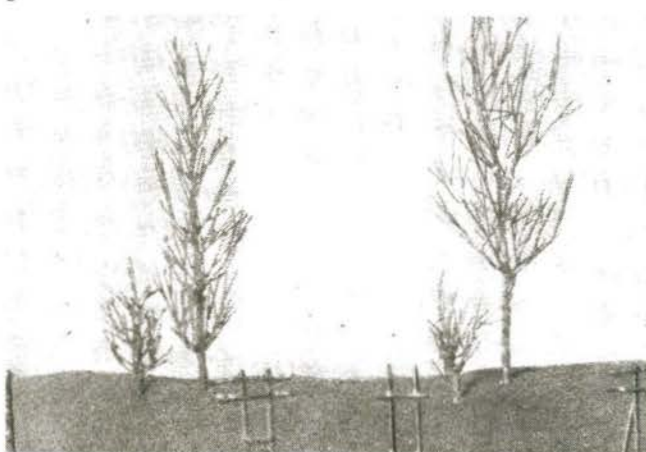
Bäume und Büsche

Für den Aufbau und die Gestaltung einer Modellbahnanlage werden oft große Mengen Buschwerk und Bäume benötigt. Für unsere N-Anlage nach dem Vorbild „Krossen–Bürgel" begannen wir die Baumbepflanzung mit handelsüblichen Nadelbäumen aus Plaste. Der Wald hinterließ nicht den gewünschten optischen Eindruck. Es mußte deshalb der Eigenbau in Erwägung gezogen werden. Obwohl der Eigenbau nichts Neues ist und in der Literatur viel darüber geschrieben wurde, erfaßten wir viele Basteltips und kamen zu einer recht einfachen, aber doch aufwendigen Lösung. Jeder Baum hat seine charakteristische Form, die es galt, als „Amateurbotaniker" zu erkennen, zu skizzieren oder im Foto festzuhalten. Im späten Herbst ist es möglich, kahle Baumformen zu studieren und sich einzuprägen. Das Frühjahr liefert uns die Farbtöne für unsere Modelle. Beim Anlagenbau gibt es immer Abfälle von Klingeldraht (0,5 mm Durchmesser), der abisoliert, verdrallt und mit einem leistungsstarken Lötkolben verzinnt wird. Für eine Pappel beispielsweise werden 12 bis 15 Drähe benötigt.
Die aufwendigste Arbeit ist die „Fertigung der Baumkrone". Äste aus zwei oder drei verdrallten Drähten werden verzinnt, ausmodelliert und entsprechend geschnitten. Oft müssen Äste zusätzlich an den Stamm gelötet werden. Das Drahtgerüst wird mit Spiritus entfettet und gereinigt.
Eingefärbt wird der Baumstamm durch Tauchen in fußbodenbraune Alkydharzvorstreichfarbe. Nach dem Trocknen wird er abermals in braune Alkydharzfarbe getaucht und mit grünen Schaumstoffflocken bestreut. Nach etwa 12 Stunden haben sich die Flocken mit der Farbe gut verfestigt. Jetzt wird Latex-Bindemittel mittels eines Haarlackzerstäubers aufgesprüht und abermals mit Schaumstoffflocken bestreut. Nach einem abermaligen Einsprühen mit Bindemittel bestreuen wir den Baum mit Flocken entsprechender Farbtönung. Ist der Baum ausgetrocknet, wird er nochmals mit Latex-Bindemittel eingesprüht. Ist eine farbliche Korrektur nötig, so kann man sie jetzt mit Plakatfarbe behandeln.
Auf die beschriebene Weise wurden innerhalb eines Jahres etwa 800 Büsche und Bäume gebaut, deren Herstellung in der Gruppe scherzhaft als „Strafarbeit" bezeichnet wird.

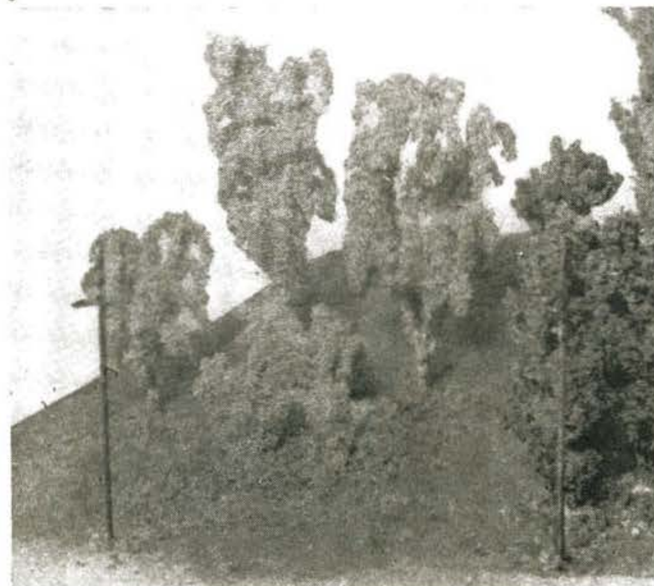
1



2



3



4



1 Der Klingeldraht ist abisoliert, verdrallt und mit einem Lötkolben verzinnt – erste Konturen sind zu erkennen. Ein Bericht über das Anfertigen der auf den Aufnahmen ersichtlichen Telegrafenmasten bleibt einem späteren Zeitpunkt vorbehalten.
2 Äste und Zweige werden nach der gleichen Verfahrensweise hergestellt – das Drahtgerüst ist fertig und wird zum Färben vorbereitet.
3 Fertig modellierte Bäume zeigt diese Aufnahme – die typische Birkenform ist unverkennbar.
4 Baumgruppe und Büsche ergeben ein realistisches Gesamtbild – und das sollte auf keiner Anlage fehlen.

Fotos: W. Bahnert, Leipzig



Hallo, meine Fans!

Heute kann ich jubeln, denn in meiner Stube liegt ein großer Berg von Postkarten. Viele, viele Junioren, aber auch viele Modelleisenbahner zwischen 18 und 62 Jahren haben ihre Lösung zur Knobelaufgabe an die Redaktion geschickt. Zahlreiche Freunde nutzten gleich die Gelegenheit und schrieben mir, was sie von der Juniorseite halten. Drei der Zuschriften möchte ich an dieser Stelle stellvertretend für alle anderen zitieren. Henrik Müller (15) aus Karl-Marx-Stadt schrieb: „Ich lese seit zwei Jahren mit großem Interesse Deine Juniorbeiträge." Jens Leonhardt (17) aus Ilsenburg ließ wissen: „Ich bin ein begeisterter Leser Eurer Zeitschrift. Sie gefällt mir sehr gut." Anja Ockert (12) aus Dresden teilte uns mit: „Ich lese gerne Vatis Modelleisenbahner. Die Juniorseite fetzt."
Ich möchte mich herzlich für Eure Grüße und Hinweise bedanken. Natürlich mußte bei der Knobelaufgabe und den vielen Einsendungen das Los entscheiden. Die glücklichen Gewinner haben ihr kleines Souvenir bereits erhalten. In Euren Zuschriften waren mit wenigen Ausnahmen keine besonderen Wünsche zur inhaltlichen Gestaltung aufgezählt. Ich kann also davon ausgehen, daß wir unser buntes Bild von Bauanleitungen, Gleisplanvorschlägen, Tips, das Lexikon und die vielen anderen Kurzbeiträge beibehalten sollen. Dennoch bemühe ich mich, die Juniorseite künftig noch abwechslungsreicher zu gestalten. Gleich heute will ich einen solchen Versuch starten. Im Heft 10/88 hatte der Vorsitzende der Jugendkommission des DMV, Freund Weide, empfohlen, die Diplomträger des 17. Zentralen Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" vorzustellen. Damit werde ich in dieser Ausgabe beginnen. Weiterhin ist von einem 12jährigen Baumeister die Rede. Ich glaube schon, daß auch dieser Beitrag zum Nachmachen anregt. Gleichzeitig würde ich mich freuen, wenn Ihr, Euer Jugendgruppenleiter oder unsere Modellbahnfans-Vatis zur Feder greifen würden, um mich über solche jungen Spezialisten zu informieren. Eine öffentliche Vorstellung in unserer Zeitschrift ist doch eine prima Sache. Oder?

Willy

Wir stellen vor:
Dirk Knüpfer

Dirk ist im Juni 1976 geboren. Er besucht die 6. Klasse der POS „Walter Ulbricht" in Zwickau und hat gute bis sehr gute schulische Leistungen.
Dirk ist noch Einzelkämpfer. Das bedeutet, er ist nicht in einer Arbeitsgemeinschaft organisiert. Gerade deshalb, weil es in vielen Orten unseres Landes für junge Bastler und Modellbahnfans noch schwierig ist, sich einer Arbeitsgemeinschaft anzuschließen, können wir uns Dirk als Vorbild nehmen.
Seine außerschulischen Interessen beziehen sich auf die Gebiete Bergbau und Landtechnik. Durch den Besuch eines Malzirkels hat er seine Fähigkeiten im Zeichnen vervollkommnet. Wie für jeden Baumeister, ist auch für Dirk die maßstabgerechte Zeichnung Ausgangspunkt aller Bauwerke. Aus Prospekten bzw. unter Verwendung von Bildern aus dem Buch „Nutzfahrzeuge" von Peter Witt (Verlag Technik, 1984) sowie Abmaßen vom Original zeichnet er sich die Einzelteile seiner Fahrzeuge mit Lineal und Bleistift auf Pappe. Zum Umrechnen der Maße in die Nenngröße H0 hat sich Dirk eine Hilfstabelle geschaffen.
Die mit einer spitzen Schere ausgeschnittenen Bauteile werden entsprechend verleimt (Duosan oder PVC-Kaltleim) und mit Nitro-Kombi-Lack und Latex oberflächenbehandelt. Für die Fenster wird zum Beispiel Polyluxfolie, für die Griffe und Rohre Draht verwendet. Als Achsen und Räder fand handelsübliches Material von H0-Kraftfahrzeugen Verwendung.
Was mit den genannten Materialien und solchen Werkzeugen wie Feinmechanikerzange, Bohrer (1...2 mm), Schere, Lineal, Messer, Pinzette, Pinsel und Lötkolben entstanden ist, zeigt Euch das nebenstehende Bild.
Im Juli 1988 waren diese Modelle bereits auf einer Hobby-Schau im VEB Steinkohlenkokerei Zwickau zu sehen, allerdings noch um ein Modell einer Kokerei mit einer Grundfläche von 400 mm × 400 mm ergänzt.
Ich meine, eine dufte Sache. Herzlichen Glückwunsch, Dirk! Weiter so!
Wer kann es besser oder wenigstens gleichgut?





Willy

So war es richtig!

Die teilweise stilisierten Abkürzungen auf unserem Rätselzug, veröffentlicht im Heft 10/88, stehen für folgende Bahnverwaltungen:
1. MÁV Magyar Államvasutak Ungarische Staatsbahnen
2. SNCF Société Nationale des Chemins de fer Francais Französische nationale Eisenbahngesellschaft
3. DSB Danske Statsbaner Dänische Staatsbahnen
4. CFR Caile ferate române Rumänische Eisenbahnen
5. B Société Nationale des Chemins de fer Belges (SNCB) Nationale Eisenbahngesellschaft Belgiens
6. SŽD Sovjetskije Železnyje Dorogi Sowjetische Eisenbahnen.

Natürlich wurde auch als richtig gewertet, wenn nur die deutsche Umschreibung oder sogar nur das Land angegeben war. Einige Rätselfreunde haben ihre Antwort durch das Piktogramm der jeweiligen Bahnverwaltung bereichert. Ich bedanke mich dafür. Aber bei der Entscheidung durch das Los konnten diese „Zugaben" nicht berücksichtigt werden. Eine Zuschrift enthielt ein umfangreiches Verzeichnis der europäischen Bahnverwaltungen und Eisenbahnverbände. Wir haben diese Tabelle nach der Auslosung an Jens-Peter Schulz, also an jenen Freund, der die Rätselfrage stellte, weitergeleitet.
Noch ein Wort zu den häufigsten Fehlern. Das Zeichen B wurde vielfach nicht erkannt. Solche Deutungen wie „es gibt keine solche Bahn", „es handelt sich um eine spezielle EDV-Kennzeichnung" oder „es ist ein Druckfehler und müßte DB (Deutsche Bundesbahn) oder BR (British Railways) heißen" waren alle falsch. Recht müssen wir aber allen geben, die darauf hingewiesen haben, daß nach wie vor auch die Abkürzung SNCB für die Belgischen Eisenbahnen zutreffend ist.
Das Symbol SŽD finden wir relativ selten auf unseren Eisenbahnstrecken, denn bekanntlich hat die UdSSR eine andere Spurweite, und ihr Anteil an regelspurigen Wagen, den sie in den Gemeinsamen Güterwagenpark (OPW) eingebracht hat, ist relativ klein. Aber auch an den umgespurten Breitspurwagen und vielen Containern aus der UdSSR kann man dieses Eigentumsmerkmal erkennen.
Die jugoslawischen Eisenbahnen verwenden das Kurzzeichen JŽ. Das erwähne ich deshalb, weil das auch sehr häufig eine Deutung für „SŽD" war.
Allen Gewinnern nochmals meinen herzlichen Glückwunsch.

Willy

Die AG 1/22 errang ein begehrtes Diplom!

Zu den Mannschaften, die während des 17. Zentralen Spezialistentreffens „Junger Eisenbahner" mit einem Diplom ausgezeichnet wurden, gehört die Jugendgruppe der Arbeitsgemeinschaft 1/22 des DMV aus Berlin-Baumschulenweg.
Leiter dieser Jugendgruppe von sechs Freunden in der insgesamt 30 Mitglieder zählenden Arbeitsgemeinschaft ist der Chemieingenieur Klaus Rudnik. Die Arbeitsgemeinschaft hat ihre Arbeitsräume in der 5. POS Alexander Matrossow. Hier befindet sich auch die Gemeinschaftsanlage. Sie sollte schließlich durch eine Straßenbahn vervollkommnet werden. Dieser Idee kam der PREFO-Bausatz ET 54 sicherlich entgegen. Aber auf einer richtigen Modellbahnanlage sollte natürlich auch die Straßenbahn fahren und nicht als „Standsäule" das Gelände zieren. Damit war der Auftrag für die Jugendfreunde Gunnar Lehmann, Roy Restin und Christian Reinicke geboren. Der ET 54 mußte nun endlich einmal fahren!
Wer die „goldene" Idee hatte, dafür das Triebwerk der BR 103 von TT umzurüsten, ist heute nicht mehr genau zu sagen. Ist auch gar nicht so wichtig. Zumindest reifte der Gedanke bei mehreren Freunden gleichzeitig, denn die Hauptfrage war der passende Achsabstand.
Natürlich ist es nicht möglich, an dieser Stelle eine exakte Bauanleitung zu veröffentlichen. Die Jugendfreunde haben mir aber inzwischen versprochen, dazu bald einen umfassenden Artikel zu schreiben. Hier will ich nur noch erzählen, daß der Auftrag durch die Jugendfreunde noch weiter ausgestaltet wurde. Gunnar, der gegenwärtig seine Lehre als Facharbeiter für Eisenbahnbetrieb auf dem Bahnhof Berlin-Schöneweide absolviert und eine eigene kleine H0-Anlage betreibt, frisiert besonders gerne Modellbahnfahrzeuge, eingeschlossen die Straßenbahn. So stellte er uns Umbauten des ET 54 als Arbeitswagen der BVB und die Farbgebung eines Straßenbahnzuges vor, der früher einmal in Leipzig verkehrte.
Dabei wurde Gunnar tatkräftig von Roy unterstützt, der Lehrling im Eisenbahnbaufach ist. Er hat sich wiederum auf Frisuren an Omnibussen spezialisiert. Und Dritter im Bunde ist Christian Reinicke. Christian besucht gegenwärtig die 10. Klasse. Er möchte eine Lehre als Werkzeugmacher beim VEB Berliner TT-Bahnen aufnehmen und hat großes Interesse für die Elektronik. Er war es auch, der den fahrbereiten Straßenbahnzug mit Spitzen- und Schlußsignal vervollkommnete. Außerdem ermöglicht der eingebaute funktionsfähige Stromabnehmer einen vorbildgetreuen Fahrleitungsbetrieb.
Nun aber meinen herzlichen Glückwunsch zum Diplom! Mögen sich den Freunden aus Baumschulenweg weitere interessierte Jugendfreunde anschließen. Viele gute Einfälle für die nächsten Spezialistentreffen „Junger Eisenbahner" wünscht diesen Freunden Euer

Willy.



Christian Reinicke (links) und Roy Restin bei der Verteidigung ihres Exponates.
Foto: G. Sauerbrey, Erfurt

Eisenbahn-Lexikon

Stichwort:
Sicht- und Raumabstand
Beide Begriffe sind in der Betriebstechnologie von schienengebundenen Verkehrsmitteln gebräuchlich. Es ist zweckmäßig, beide im Zusammenhang zu betrachten, denn entweder wird die Folge zweier Zugfahrten durch den Sichtabstand zueinander oder durch den Raumabstand geregelt.
Das klassische Beispiel für die „Betriebstechnologie Sichtabstand" ist die Straßenbahn. Ein Straßenbahnzug darf einem vorausfahrenden auf „Sicht" folgen. Die immer häufiger werdenden Lichtsignalanlagen im Straßenbahnverkehr ändern an diesem Grundprinzip nichts. Denn sie signalisieren die Freigabe einer Verkehrsrichtung und die Vorfahrtsregeln zwischen verschiedenen Verkehrsströmen an einer Straßenkreuzung. Im allgemeinen geht es also nicht um den Abstand zweier Züge in einer und derselben Verkehrsrichtung.
Das klassische Beispiel für die „Betriebstechnologie Raumabstand" ist die Eisenbahn. Der Raumabstand wird durch den Grundsatz bestimmt, daß ein Zug in einen Gleisabschnitt erst einfahren darf, wenn dieser Abschnitt von dem vorausgefahrenen Zug bereits vollständig geräumt ist. Sehr häufig wird für diesen Abschnitt das Wort Block und folglich die Aufeinanderfolge als Blockabstand bezeichnet. Diese Begriffe werden in einer weiteren Folge des Eisenbahn-Lexikons behandelt.
Wichtig ist, daß dieser Abschnitt (Block) im allgemeinen durch Hauptsignale begrenzt wird. Durch das Zugmeldeverfahren oder sicherungstechnische Schaltungen oder die Kombination von beiden wird dieser Raumabstand praktisch durchgesetzt. Das Hauptsignal muß einen Fahrtbegriff zeigen oder durch Zusatzsignale bzw. schriftlichen Befehl derartig erklärt werden, wenn ein Zug in diesen freien Blockabschnitt einfahren kann. Zu einem einmal erteilten Fahrtbegriff darf jeweils nur ein Zug das Signal passieren.
Die ständig zunehmende Verkehrsdichte, aber auch die unterschiedlichen Sicherheitsvorkehrungen für Rangier- und Zugfahrten haben zu einer Vermischung beider Grundtechnologien geführt. So finden wir, wenn auch sehr selten, bei der Straßenbahn Signale zur Folgesteuerung vor sehr großen oder unübersichtlichen Verkehrsknoten. Bei der Eisenbahn ist die Verschmelzung stärker, aber dafür durch sehr strenge innerbetriebliche Vorschriften geregelt. Es sollen nur einige Beispiele genannt werden.
– Rangierfahrsignale signalisieren die Zustimmung zu einer Fahrt, aber nicht, daß der zu befahrende Abschnitt frei von Hindernissen ist.
– Fahrten von Nebenfahrzeugen (z. B. Kleinwagen) erfüllen nicht immer die erforderlichen sicherungstechnischen Voraussetzungen für eine ordnungsgemäße Signalbedienung und werden zur Fahrt auf Sicht auch in einen möglicherweise besetzten Gleisabschnitt eingelassen.
– an Blocksignalen mit einem schwarzweißen Mastblech auf Streckenabschnitten mit automatischem Streckenblock darf unter bestimmten Bedingungen trotz „Halt"-Begriff vorbeigefahren werden.
– das Fahren auf „Sicht" als eine Betriebstechnologie, die infolge eines Totalausfalls (z. B. Ausfall der zentralen Energieversorgung) von Sicherungs- und Fernmeldeeinrichtungen anzuwenden ist.

Rudolf Lübke (DMV), Aue

H0/$H0_e$ – Heimanlage

Im Mittelpunkt meiner H0/$H0_e$-Anlage steht die annähernde Nachbildung des Personenbahnhofs meiner Heimatstadt Aue (Sachs). Die Gleisanordnung, die Insellage des Empfangsgebäudes (EG) und der abwechslungsreiche Betrieb reizten mich, diesen „Hauptbahnhof" auf meiner Anlage nachzubilden.

Nach dem Bau der Gleisanlagen und der Bahnsteige stand nun die Wahl des Empfangsgebäudes. Mehrere Versuche, einen geeigneten handelsüblichen Bausatz zu bekommen, scheiterten. So mußte das Empfangsgebäude zwangsläufig völlig selbst gebaut werden. Zeichnungen standen mir nicht zur Verfügung, auch mußte die Maßstabstreue den gegebenen Platzverhältnissen untergeordnet werden. Dieses trifft ebenso für die Lage der Unterführung zwischen den Bahnsteigen und dem Empfangsgebäude zu.

Beim Bau des Bahnhofs entschloß ich mich, wie beim Vorbild, wo gerade auch der Umbau erfolgte, zum Einsatz von Lichtsignalen. Diese Signale fertigte ich alle selbst an, d. h., 2 Vor-, 15 Haupt- und 6 Rangiersignale wurden eingebaut. Die Anregungen hierfür entnahm ich übrigens Beiträgen des „me" von 1972. Weiterhin erhielten 36 Weichen Eigenbau-Unterflurantriebe (s. „me" 8/72), welche sich sehr gut bewährten.

Noch mit der Planung meiner Anlage beschäftigt, wurden gerade von „technomodell" $H0_e$-Wagen angeboten, eine IV K sollte folgen. Dies war Anlaß genug, eine Schmalspurstrecke zu berücksichtigen. Ich mußte jedoch später feststellen, daß ein Einsatz dieser historischen $H0_e$-Wagen aufgrund des nachgestalteten Zeitraums meiner Anlage nur begrenzt möglich war. Ein erster Versuch zum Eigenbau eines Reisezugwagens KB4p in Pappbauweise folgte. Da ich mit dieser Bauweise nicht zufrieden war, fertigte ich dann zwei KB4tr und zwei KD4 aus Weißblech. Die Baupläne dazu fand ich ebenfalls im „me" Heft 8/72.

Die Zeit verging, und es wurde zur Gewißheit, daß aus der IV K vorläufig nichts wird, und ich entschloß mich auch hier wieder zum Eigenbau. Es war mein erstes Lokmodell, und erneut war mir unsere Zeitschrift Anregung und Hilfe.

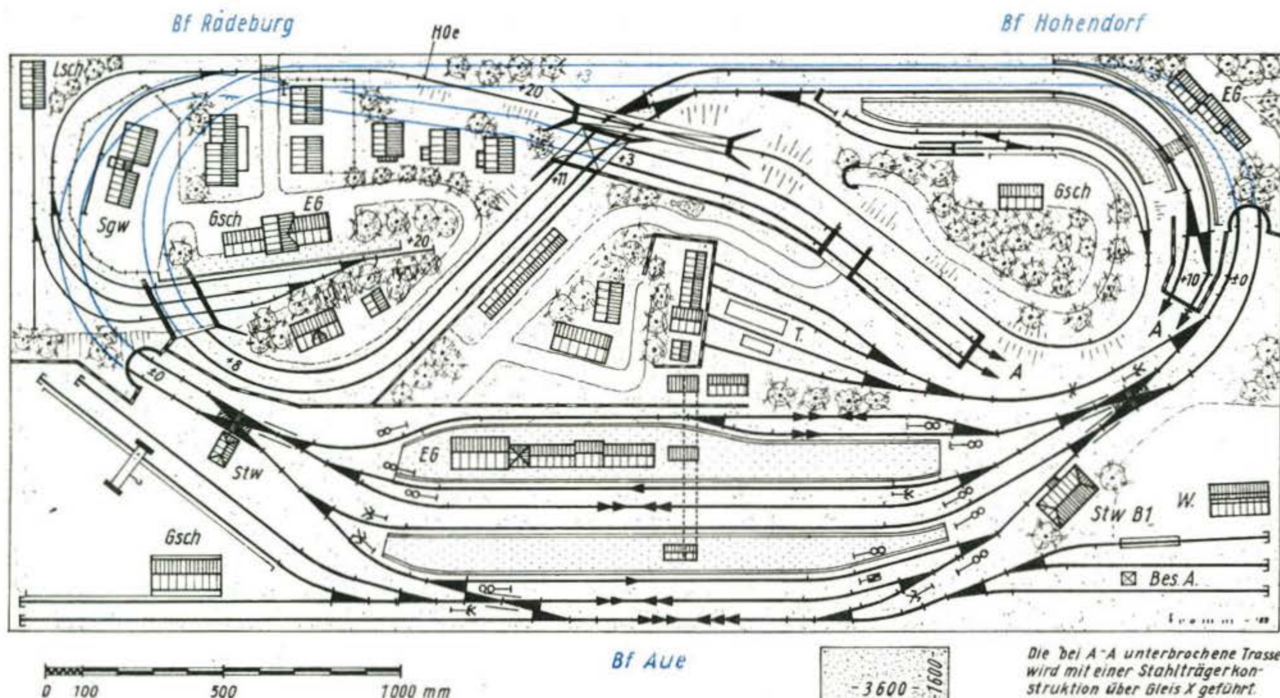
Grundlage bildete zwar die im „me" 5/82 veröffentlichte Bauanleitung, mein Modell erhielt jedoch einen Dampfdom mit flacher Decke, der Sandkasten und auch der kleine Verteilerdom vor dem Dampfdom (an dieser Stelle kamen die Speiseventile) entfielen. Es entstand somit die Ausführung der generalreparierten Lokomotiven der Baureihe 99^{51-60} der DR. Ich war bemüht, viele Details nachzubilden, nur die Steuerung muß noch den letzten Schliff erhalten. Die IV K steht seitdem natürlich im Mittelpunkt der Schmalspurstrecke und macht diese recht attraktiv. Durch die entsprechende Zugkraft ist diese Lok in der Lage, mühelos mit 12 Achsen eine Steigung von 1:25 zu bewältigen.

Für die Schmalspurbahn entstand u. a. eine Brücke im Eigenbau, deren Vorbild an der Strecke Rothenkirchen–Schönheide Süd existierte.

Weitere Eigenbauten entstanden, so das Stellwerk B1 vom Bahnhof Aue, ein Güterschuppen für den Anschlußbahnhof der Schmalspurbahn und ein Werkstattgebäude.

Bedient wird die Gesamtanlage von einem Gleisbildstellpult aus. Die Züge werden manuell gesteuert. Alle Verbindungskabel sind mit 30poligen Kupplungsdosen versehen, 13 Stecker wurden fest unter der Anlage montiert. Vor den Signalen sind Schutz- bzw. Sperrstrecken vorhanden, die erst Spannung erhalten, wenn die Fahrstrecke gestellt und frei ist.

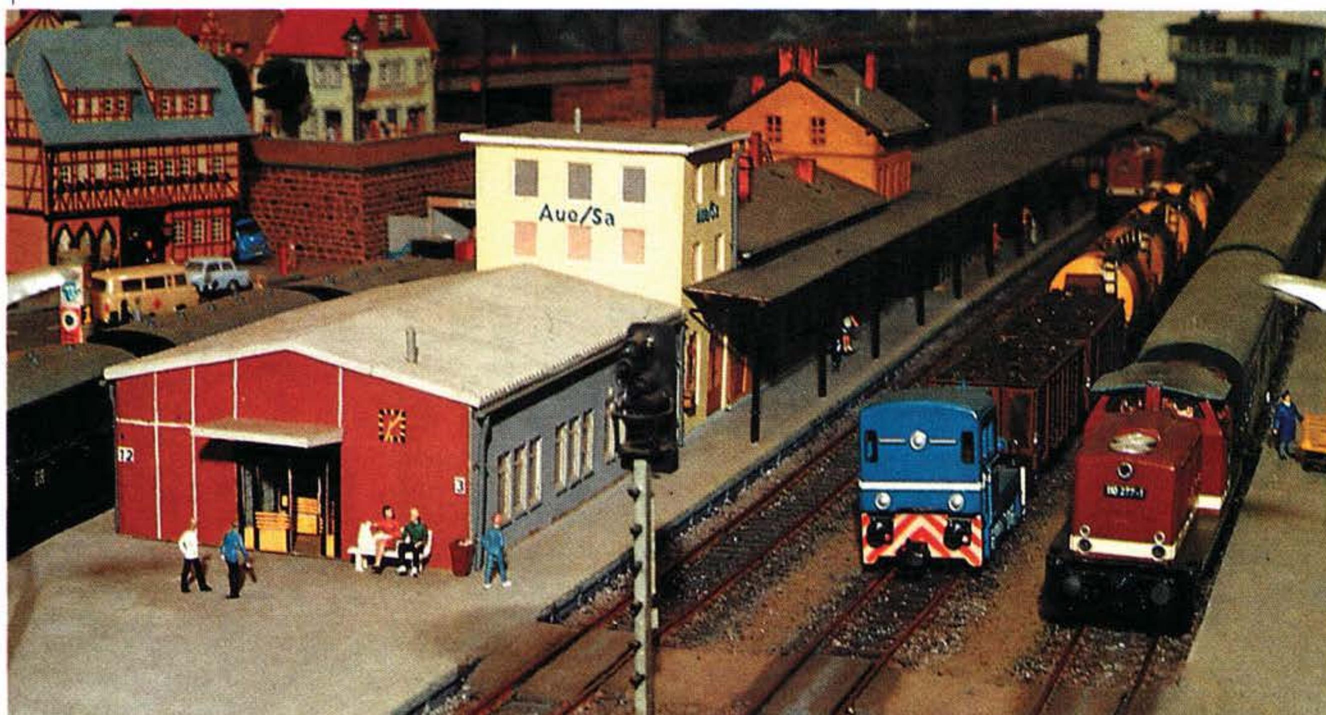
Auch nach vielen Jahren des Bauens ist meine Anlage noch nicht fertig. Vorgesehen sind unter anderem eine Lokbehandlungsanlage mit Besandungsturm und ein Kohlebansen.



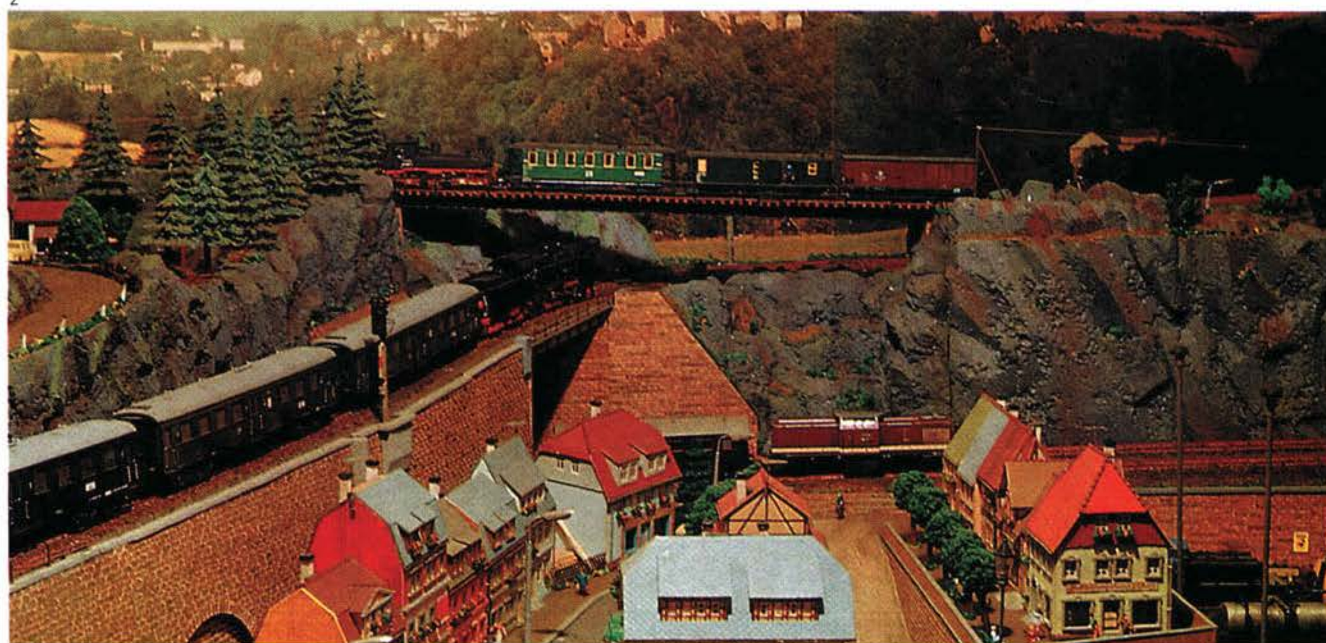
Die bei A-A unterbrochene Trasse wird mit einer Stahlträgerkonstruktion über Gleis X geführt.

anlage

1



2



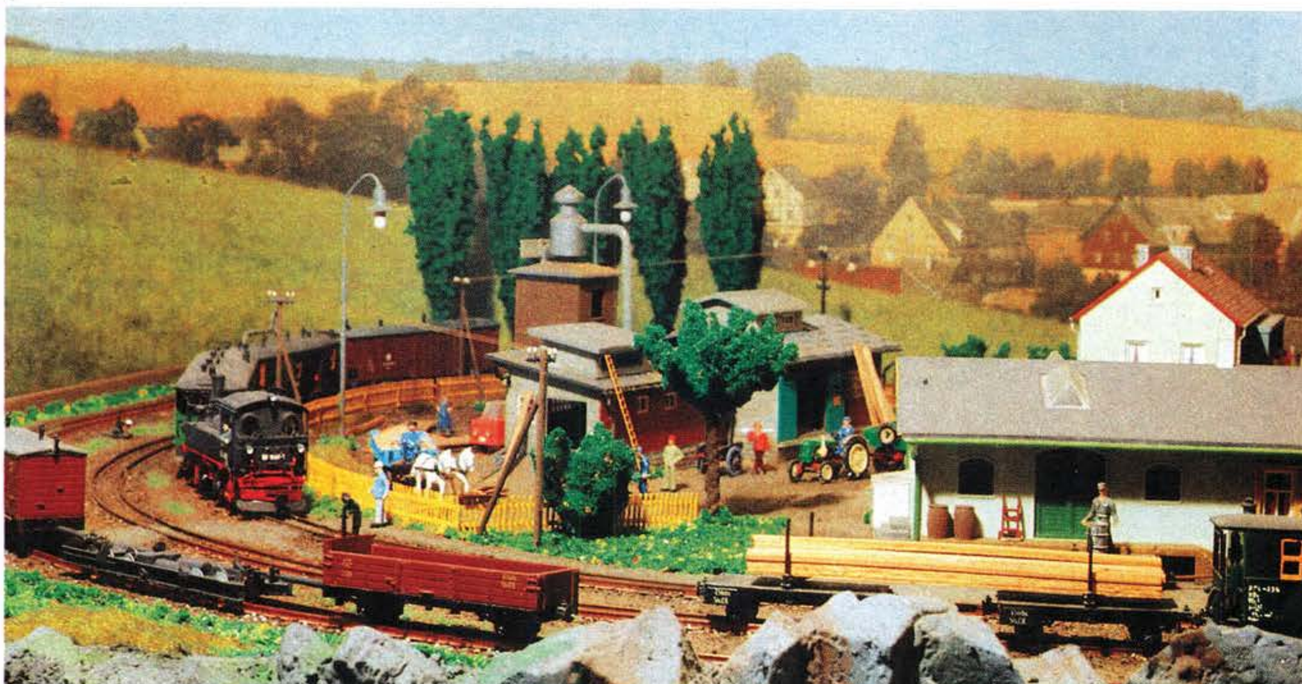
3

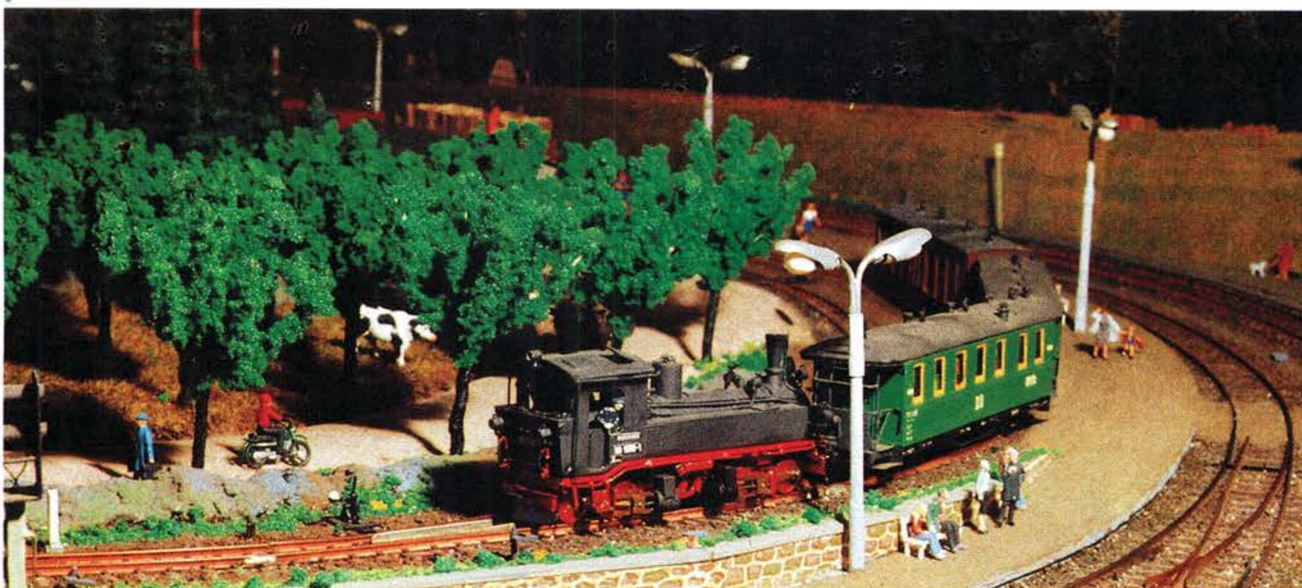


1 Auf dem H0-Bahnhof Aue herrscht reger Zugverkehr. Das Empfangsgebäude in Insellage bildet den optischen Mittelpunkt der Bahnhofsanlagen.

2 Dreifache Zugbegegnung im hinteren Anlagenbereich. Ein Schmalspurzug auf der Fahrt in Richtung Radeburg beim Überqueren der im Text erwähnten Schmalspurbrücke. Der mit einer 110 bespannte Personenzug verläßt gerade einen Tunnelabschnitt. Die Tunneleinfahrt ist geschickt als Brücke „getarnt" – eine nachahmenswerte Lösung.

3 Auf dem Bahnhof Hohendorf beginnt die Schmalspurstrecke. Ein mit der 99 1590 bespannter Personenzug ist bereits eingefahren, der Anschlußzug auf der Regelspurstrecke folgt kurz darauf. Das äußere rechte Gleis im Bild ist das Übergabegleis zwischen der Regel- und Schmalspur.

4


5


6


4 Einfahrt in den Endbahnhof der Schmalspurbahn Radeburg. Die vielen nachgestalteten Einzelheiten vermitteln ein stimmungsvolles Motiv.

5 Unermüdlich ist die IV K (99 1590), die Stammlok der Schmalspurbahn, im Einsatz. Nach dem Umsetzen geht es jetzt mit dem Tender voran wieder zurück nach Radeburg. Sowohl die Anlage als auch die Gestaltung eines in einem Bogen befindlichen Bahnhofs zeugen von der Sachkenntnis des Erbauers.

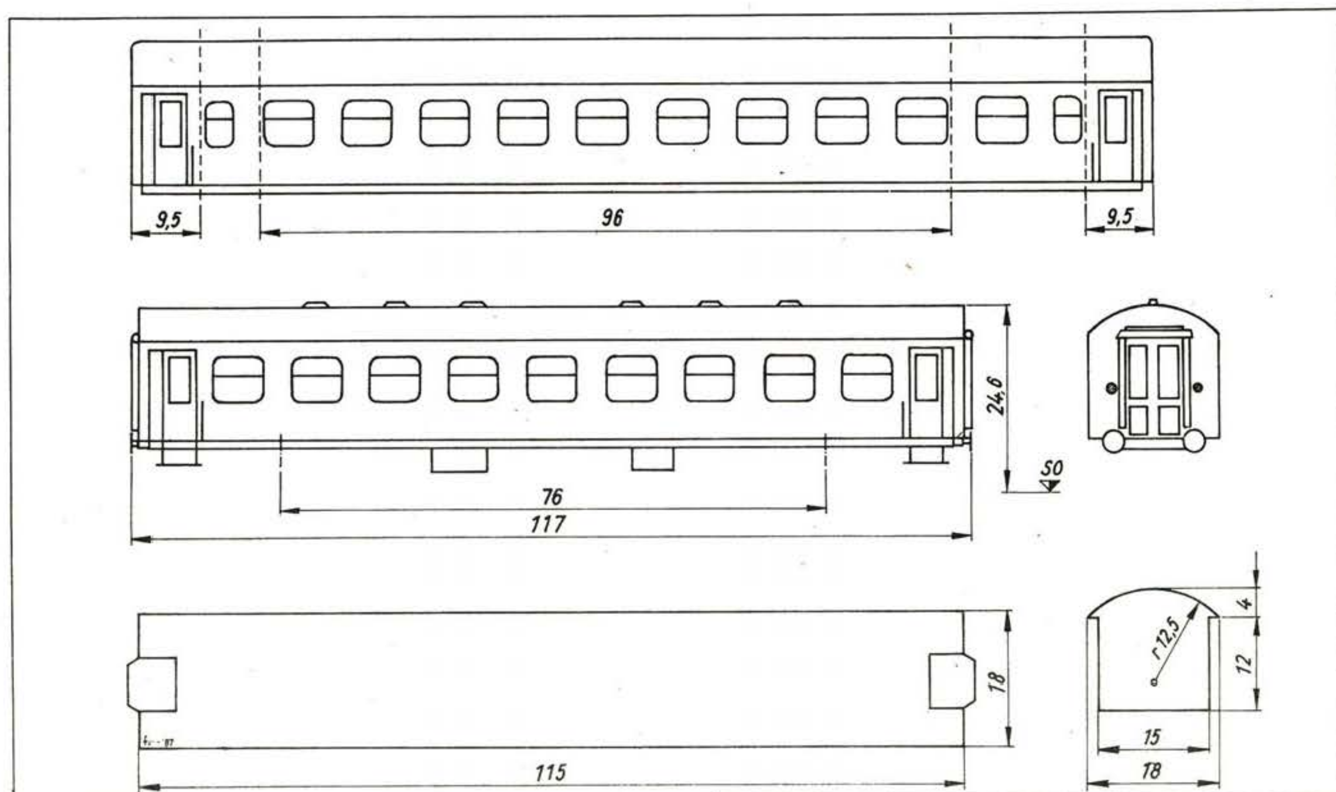
6 Ein Bautrupp mit einem SKL bei Arbeiten auf freier Strecke. Die verschiecene Gleisbettung, das Geländer an der Stützmauer, die Einfassung des Vorsignals – alles Details und Kennzeichen einer aufmerksamen und interessanten Anlagengestaltung.

Fotos und Zeichnung: Verfasser

Modernisierungswagen (B4ge) in der Nenngröße N

Zum Bau dieses Wagens werden der Bme Typ Y vom VEB Modellbahnwagen Dresden und zwei Drehgestelle der Bauart Görlitz III vom Doppelstockzug des VEB PIKO benötigt. Zunächst ist der Wagen vollkommen zu demontieren, wobei die Fenstereinsätze mit entfernt werden. Danach wird der Wagenkasten nach Skizze zerschnitten. Das Dach ist oberhalb der Sicke abzutrennen. Die Stirnwände müssen in ganzer Höhe erhalten bleiben. Letztere werden in der Dachpartie nach der Skizze mit der Feile bearbeitet. Der angedeutete Falz in der Tür wird glattgefeilt und das Fenster vergrößert, danach sind die Gehäuseteile zu verkleben.
Nach der Farbbehandlung werden die Fenster eingesetzt. Die Türfenster sind neu anzufertigen. Oberhalb der Fenster wird ein Stück Plast zur Stabilisierung in den Wagenkasten eingepaßt und eingeklebt. Aus Messingblech (131 mm × 22 mm) ist das Dach anzufertigen und mit Kontaktkleber zu befestigen. Anschließend werden die 10 statischen Kuckuck-Lüfter aufgeklebt. Das Fahrgestell ist in drei Teile zu zerlegen, deren äußere Außenfläche mit Puffer einmal 83 mm und einmal 49 mm Länge aufweisen müssen. Diese Teile sind auf ebener Fläche mittels Plastikfix miteinander zu verkleben. Dann werden auch hier die rechten Pufferteller zugeschliffen. Anschließend sind die Bohrungen für die Görlitz-Drehgestelle zu vergrößern. Nach Montage kann der Wagenkasten aufgeklebt werden.

Text und Zeichnung: R. Zemke, Dresden



Neues zum Verbessern von Industriemodellen in H0

Die BR 95 von PIKO brachte auch exakte Nachbildungen von Kesselspeiseventilen in unser Ersatzteilangebot. Also nahm ich mir meine 01^5-Modelle zur Hand und begann die dort nur reliefartig angedeuteten Nachbildungen vorsichtig abzuschaben, um sie danach durch die neuen Ventile zu ersetzen. Allerdings mußte das vordere Ventil noch einem „Umbau" unterworfen werden, da es den Anschlußstutzen leider spiegelverkehrt aufwies. In entsprechende Löcher am Kessel eingeklebt, verbessert sich der Eindruck der Lok erheblich.
Bleiben wir noch bei diesem Modell. Wohl jeder von uns hatte schon einmal Pech mit den nicht besonders haltbaren Tritten an der Pufferbohle. Ich habe sie einfach mit dem Skalpell abgetragen und durch die aus haltbarerem Material bestehenden Tritte der BR 41 ersetzt. Auch hier muß man die neu einzubauenden Teile entsprechend „anpassen", ehe man sie an der Pufferbohle befestigen kann. Wer sich die Mühe machen will, sollte die Pufferbohle mit Bremsschläuchen der BR 41 und mit Rangiergriffen aus 0,3-mm-Ms-Draht vervollkommnen.
Nehmen wir uns nun das Fahrwerk vor. Mich befriedigten die an den Laufachsen auch nur angedeuteten Bremsklötze überhaupt nicht. Eine zwar nicht ganz billige, aber effektvolle Methode ist diese: Man nehme drei Nachlaufgestelle der BR 41 und „entkleide" diese von den einzeln angesetzten Bremseinrichtungen. Zwei davon werden an dem Drehgestell der 01^5, das dritte Exemplar an der Adamsachse angebracht. Während man am Drehgestell nichts abzuschaben hat, muß man die alte Bremsklotznachbildung an der Adamsachse zunächst entfernen. Dabei sollte man auch gleich die etwas klobig wirkende Achse der 01^5 gegen die zierlichere Ausführung der BR 41 austauschen. Wenn es nun auch keine 100%ige „Modell-Lösung" ist, so besticht doch die optische Wirkung! Als weitere „Verschönerungskur" habe ich am Gleitbahnträger Fangbügel aus Ms-Blechstreifen (DMV-Kleinserie) angebracht und die Längsseiten des Kuppelkastens unter dem Führerhaus schwarz eingefärbt.
Aus dem Ersatzteilsortiment der Baureihen 41 oder 95 kommt noch ein Schutzgitter aufs Führerhausdach, und dann könnte die Maschine wieder in ihr Heimat-Bw. Doch Halt, etwas muß sie noch über sich ergehen lassen, was man überhaupt mit allen seinen Dampfrössern machen sollte: Mittels eines großen Rosenbohrers (Abfall aus dem Bestand eines bekannten Zahntechnikers) wird die Esse so lange „ausgeschabt", bis nur noch eine vorbildlich dünne Wand stehenbleibt.
Abschließend noch ein Tip für alle, die über eine kleine Drehmaschine verfügen. Ich drehe mir Puffer bzw. Pufferteller und Lokpfeifen aus Stahl und tausche diese gegen die ursprünglichen Plastnachbildungen aus. Vorher werden sie in der Gasflamme erhitzt, bis sie angelaufen sind. Eine besondere Farbgebung entfällt. Nicht nur unsere gute alte Dampflok läßt sich „supern", auch Modelle von Dieselloks können eine kosmetische Behandlung vertragen. Meine BR 110 erhielt die erwähnten Metallpuffer. An den Rangiertritten werden je zwei Handstangen der BR 95 angebracht.
Die Stirnseiten der Auspuffrohre am Führerstand wurden mit je einem Typhon (z. B. von der BR 185) versehen. Die unschöne Nachbildung der Lüftergitter wurde durch eine Selbstanfertigung aus Ms-Blech und feinstem Cu-Gewebe ersetzt. Zum Abschluß bekam die Lok noch eine Aufstiegsleiter des Tenders der BR 01^5 auf ihren Umlauf geklebt. Für alle Klebearbeiten eignet sich „Fimofix K" hervorragend.

U. Schulz, Neubrandenburg

Oberingenieur Günter Fromm (DMV), Erfurt

Die Hochbauten des Bahnhofs Erfurt West

2. Teil

Das Modell
Dem Modellbauplan wurde die Original-Bauzeichnung zugrunde gelegt. Der Längsschnitt ist der Revisions-Zeichnung entnommen worden, wobei geringfügige Abweichungen in Länge und Fensterteilung des Laternenaufbaues gegenüber der Ostansicht festzustellen sind. Die tatsächliche Ausführung erfolgte wie im Längsschnitt dargestellt! Dies ist beim Modellbau zu beachten.
Das Modell wird in der bekannten Gemischtbauweise angefertigt. Die Einzelteile sind von den Zeichnungen auf die entsprechenden Materialien zu übertragen. Für die Wände wird Sperrholz entsprechender Dicke verwendet. Sie sind in vorbildgetreuer Stärke gemäß Grundriß herzustellen. Pfeiler-, Sims- und Sockelvorlagen werden gesondert aus Pappe aufgeklebt. Die ausgesägten Fensteröffnungen werden mit Cellon hinterlegt. Die Rahmen und Sprossen können eingeritzt und mit grauer Farbe ausgelegt werden. Es sind aber auch andere Arten der Fensternachbildung möglich. Hinweise auf andere Technologien, nicht nur der Fensterherstellung, finden sich in (2). Die Stahlbetonrahmen, die das Dach tragen, werden ebenfalls aus Sperrholz ausgesägt. Die auf Gehrung vorgefertigten Wände sind zunächst „trocken" zusammenzupassen.
Nun kann der Fußboden in den Wand-Innenmaßen gefertigt werden. Die Wände sind also von außen an die Fußbodenplatte zu kleben. Auf die beim Vorbild vorhandenen Fußbodenneigungen zu den Arbeitsgruben kann verzichtet werden (siehe Querschnitte).
Der Fußboden kann eben ausgeführt werden. Für die Schuppengleise und Arbeitsgruben sind entsprechende Aussparungen vorzusehen, letztere werden ebenfalls aus Sperrholz und Holzleisten (Stufen) gefertigt. Die Torflügel werden aus dünnem Sperrholz hergestellt, die Scharnierbänder aus Blech aufgeklebt, die Kloben aus Draht in Bohrungen der Torleibungen gesteckt und von innen verklebt. Die Torflügel sollen sich leicht bewegen lassen, aber auch dicht schließen. Im Modell wurden die Toröffnungen in der Breite etwas größer als im Vorbild bemessen, damit die über die Vorbild-Fahrzeugbegrenzung in ihrer Breite hinausreichenden Modellokomotiven ohne anzustoßen in den Schuppen auch einfahren können. Dieser Umstand ist unbedingt zu beachten.
Sind alle Wände so vorbereitet, werden sie um die Fußbodenplatte geklebt. Sie können aber auch nur trocken aufgesetzt und das Bauwerk so abnehmbar gestaltet werden. Die Zwischenwände mit Decken, Unterzügen, Treppen usw. der inneren Räume sind ebenfalls anzufertigen und einzukleben. Auch der Wasserbehälter und der Schornstein (bis unter das Dach) sollten nicht vergessen werden.
Das Innere des Schuppens und die Nebenräume erhalten einen schmutzigweißen Anstrich. Der Betonboden und die Arbeitsgruben sind schmutziggrau zu streichen. „Ölflecken", Inneneinrichtung, Beleuchtung u. ä. vervollständigen das Modell. Das Dach sollte zum Abnehmen eingerichtet werden, damit man das interessante Modell auch von innen betrachten kann. Da Pfetten und Sparren hier fehlen, sind die glatten Dachflächen relativ leicht aus Sperrholz nachzubilden. Zur Aussteifung werden einige „Sperrholz-Dreiecke" quer zur Längsachse unter dem First eingeklebt. Die Ausrundungen im Traufenbereich sind, weil bauwerktypisch, mit nachzubilden (siehe Querschnitt). Entweder werden sie aufgespachtelt, oder es wird eine dem Traufsims entsprechend profilierte Holzleiste (Mauerwerk über dem Stahlbeton-Ringbalken, siehe Querschnitt) an die Dachfläche angeleimt. Der Laternenaufbau wird insgesamt in gleicher Weise vorbereitet, angefertigt und danach auf das Dach über eine entsprechende Aussparung gesetzt. Rauchabzüge, Lüfteraufsätze und Schornstein vervollständigen den Dachbereich.
Da das Vorbild verputzt ist, ergeben sich in der Fassadengestaltung keinerlei Schwierigkeiten. Die Wandflächen sind hellgrau (gelblich getönt) anzumalen, die pastöse, feuchte Farbe mit hartem Borstenpinsel zu tupfen, wodurch ein täuschend ähnliches Putzaussehen entsteht. Sockel und Pfeilervorlagen sowie Simse erhalten einen etwas dunkler getönten gleichfarbigen Anstrich. Auch der Laternenaufbau wird wie die Wandflächen behandelt. Die Dachflächen werden schwarz gestrichen, Rauchabzüge und Entlüfter-Aufsätze dunkelgrau. Dachrinnen und Fallrohre, die auf den Zeichnungen nicht mit dargestellt wurden, vervollständigen das Modell.
Die Anfertigung des Abortes erfolgt analog. Seine standortmäßige Anordnung, auch die des Wasserkrans und des Kohlebansens, ist aus dem Lageplan ersichtlich.
Der Einsatz dieses Modells kann auf Modellbahnanlagen der Epochen II bis IV erfolgen. Ort und Thema sollten aber dabei beachtet werden. Für einen typischen preußischen Bahnhof um die Jahrhundertwende z. B. ist es ungeeignet, wohl aber für Endbahnhöfe von Nebenbahnen. War die ausgewählte „Vorbild-Strecke" früher eine Klein- oder Privatbahn, ist die Übereinstimmung von Vorbild und Modell vollkommen.

Fortsetzung im Heft 4/89

Zeichnung: Verfasser

Schmalspurbahnen im Modell

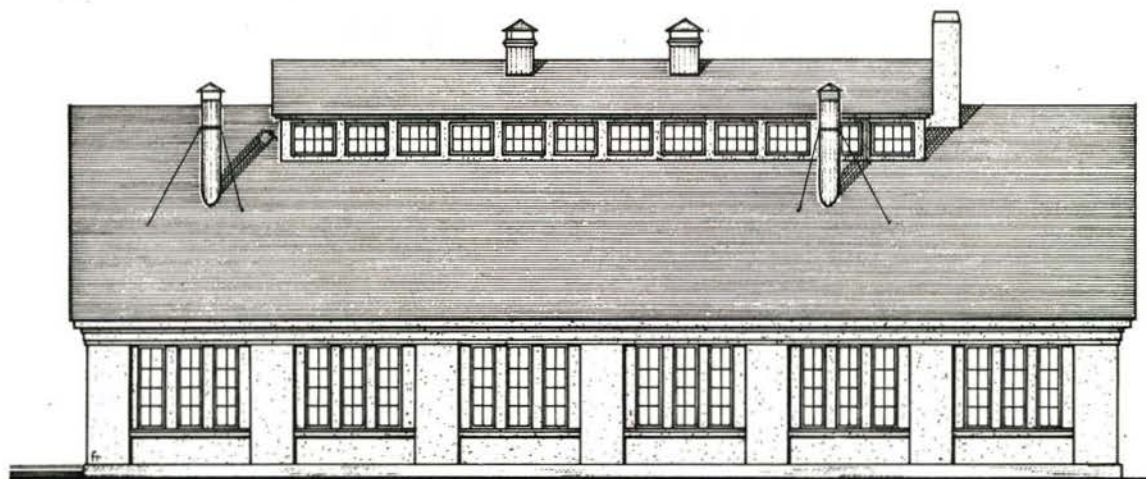
Es sind größtenteils die sächsischen Schmalspurbahnen, die nachgebaut werden, häufig mit sehr vielen Kompromissen. Um überhaupt einen Fahrbetrieb zu haben, fahren teilweise Lokomotiven auf diesen Anlagen, welche beim Vorbild kaum zu gleicher Zeit existierten. Nur wenige Modelleisenbahner trauen sich an den Bau der im Einsatz befindlichen 1'E1'- und Meyer-Loks heran, da werden eben I K- und VI K-Lokomotiven eingesetzt, die sich relativ einfach anfertigen bzw. umbauen lassen. (Ich möchte keinesfalls die Leistung der Erbauer antasten.)
In der DDR gibt es aber eine recht interessante Schmalspurbahn, die von den meisten Modelleisenbahnern wohl bisher übersehen worden ist: die meterspurige Selketalbahn! Platzmangel ist kein Argument. Schmalspurfreunde bauen sich ihr Gleis meistens selbst, und da dürften die Radien kein Problem sein.
Vom Triebfahrzeugpark her bietet die Selketalbahn eigentlich alles, was einem Schmalspurfreund gefallen kann. Da fahren noch heute C-Kuppler, 1'C1'-Kuppler, Mallets und seit einiger Zeit auch die wuchtigen 1'E1'-Maschinen der Harzquerbahn. Aber auch der T1 als Gerätewagen ist noch vorhanden, ein Schmalspur-SKL sowie eine Diesellokomotive wurden schon auf dieser Bahn gesehen. Interessant ist außerdem der Wagenpark.
Auch von der Zugbildung her ist die Selketalbahn modellbahnfreundlich, es werden relativ kurze Züge gebildet. Zwischen Gernrode und Harzgerode beobachtete ich Heeresfeldbahnloks (99 6101) mit „Ganzzügen" von Schmalspur-O-Wagen, was sicher einmalig für DR-Schmalspurstrecken ist. Kleine Bahnhöfe, enge Kurven und sogar eine Kehrschleife – all das bietet die Selketalbahn.
In der Nenngröße $H0_m$ dürfte es mit dem Nachbau der Selketalbahn absolut keine Probleme geben, kann man doch hier auf die umbaufreundlichen TT-Modelle zurückgreifen. Im Buch „Die Selketalbahn" findet man viele gute Zeichnungen zu den Fahrzeugen, Gebäuden und Gleisanlagen. Als Gleise kann man verwenden: $H0–H0_m(TT)$, $TT–TT_m$ 9mm(N), $N–N_m$ 6,5 mm(Z).
R. Zemke, Dresden

Kleinbahn Erfurt - Nottleben - Gotha (Ost)

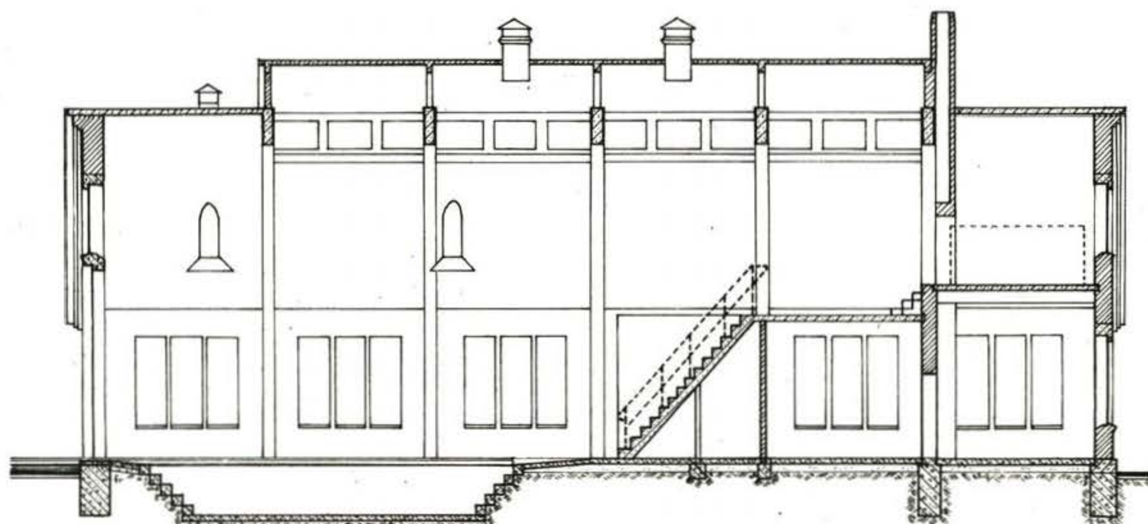
Der Landeshauptmann der Provinz Sachsen

Lokomotivschuppen
für Bahnhof Erfurt West

M 1:2 (H0)



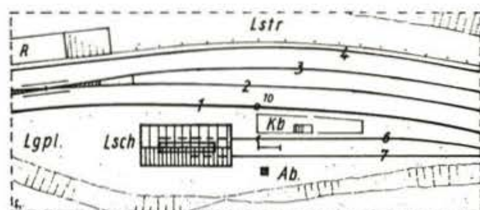
Ostansicht



Längsschnitt

Geprüft und genehmigt:
Der Landeshauptmann
I. A.
gez. Sell
Landesbaurat

Aufgestellt:
Merseburg, den 29. Sept. 1925
gez. Schmidt
Landesarchitekt



N

◀ Lageplan
(Vorbild, M 1:2000)

Für die Ausführung:
Eisenbetonbau-Aktiengesellschaft
vormals Vetterlein & Co.
gez. ppa Bodemann

fromm - '88

Dr. Lothar Berndt, Berlin

Zwei außergewöhnliche Wagen der WEM

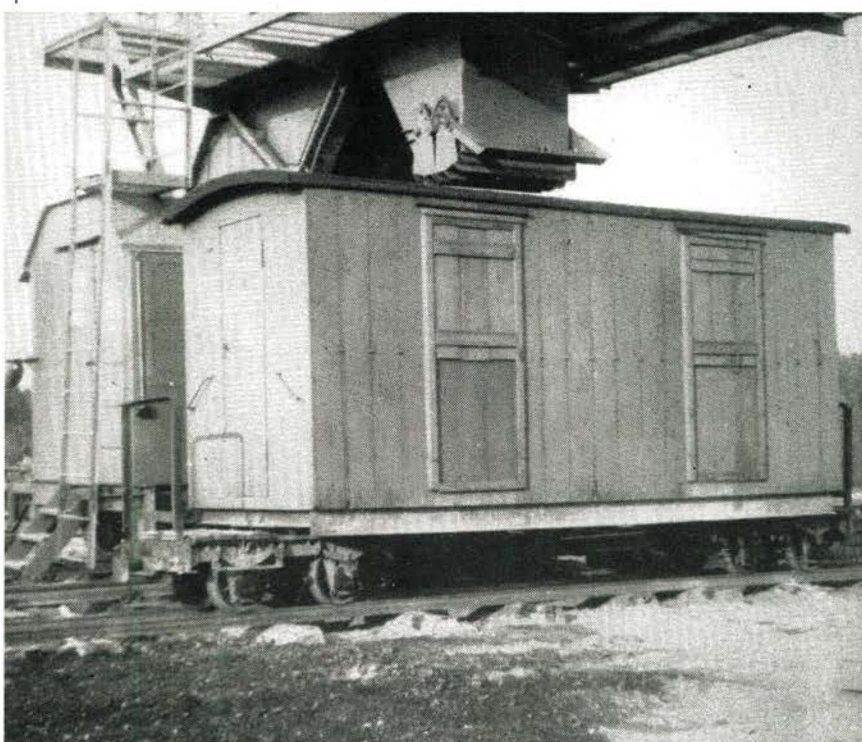
Angeregt durch den Exkursionsbericht im „modelleisenbahner" Heft 4/84 ⟨1⟩, sollte Genaueres zu dem gezeigten Mannschafts- und Gerätewagen in Erfahrung gebracht werden.

Der Wagen wurde 1977 nach Stillegung der Waldeisenbahn Muskau (WEM) vom VEB Klinker- und Ziegelwerke Großräschen, Werk Weißwasser, übernommen. Dort stellt er im Wagenpark ein Unikat dar. Auch durch das Ziegelwerk wird er als Gerätewagen eingesetzt. Im Sommer 1984 diente er als Bauwagen bei der Montage eines neuen Baggers.

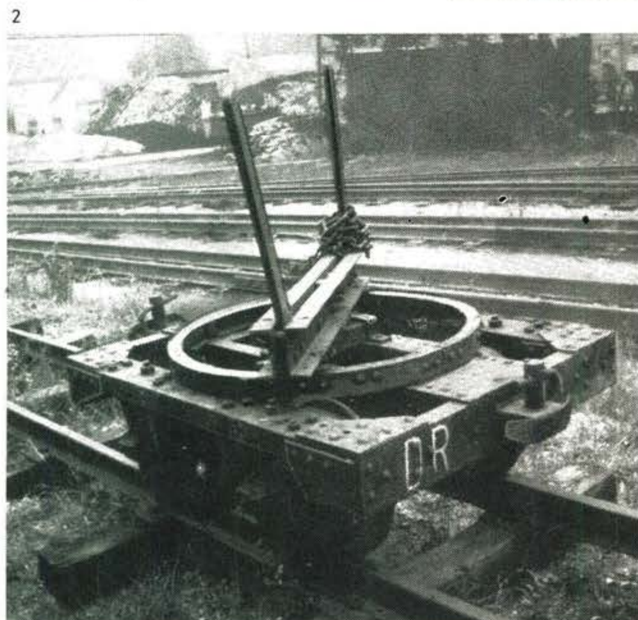
Die Hauptabmessungen weichen erheblich von denen der bekannten GGw der ehemaligen WEM ab. Ähnelt der Unterbau mit den Langträgern eher einem OOw, so ist der Wagenkasten mit dem des Havariewagens 07-003 vergleichbar. Bei beiden Fahrzeugen handelt es sich jedoch um Eigenbauten. Der Wagen hat Drehgestelle mit Trittbühnen auf beiden Seiten. Die Handbremse befindet sich nicht an der Türstirnwand, sondern an der abgewandten Seite. Die Räder dieses Drehgestells werden einseitig abgebremst. Die Fenster sind durch Läden verschließbar. Die Zeichnung zeigt je ein geöffnetes und geschlossenes Fenster. Die Fensterläden werden mit Bolzen arretiert und im Wageninneren verschraubt. Der Wagenkasten ist rotbraun, Rahmen, Drehgestelle, Griffe und Dach sind schwarz.

Des weiteren wurden zwei Drehschemelwagen übernommen. An ihnen war nach sieben Jahren noch die DR-Beschriftung zu erkennen. Fotodokumente von diesen Wagen existieren vom früheren Einsatz auf der WEM-Strecke 6 (Weißwasser – Tzschelln), aber auch auf der Strecke 2 (Haide – Pechern) ist ein regelmäßiger Einsatz bekannt ⟨2⟩. Erstaunlich ist, daß zwar in den bisher veröffentlichten Abhandlungen ⟨2⟩, ⟨3⟩ und ⟨4⟩ Drehschemelwagen und in ⟨4⟩ dieser Wagen speziell erwähnt wird, jedoch fehlt er in den tabellarischen Auflistungen des Wagenparks. Mit seiner LüP von 1 850 mm und einem Achsstand von 600 mm gehörte er sicher zu den kleinsten Wagen der DR. In den genannten Tabellen sind jedoch nur Drehschemelwagen mit einer LüP von

1



2



3



2 150 mm, einem Achsstand von 750 mm und Blattfederung aufgeführt. Hiervon gab es insgesamt 26 Stück. Der hier dargestellte Wagen hat zudem eine Abfederung mit Spiralfedern. Der Anstrich ist schwarz.

Wenn diese beiden Wagentypen auch nur bedarfsweise eingesetzt werden, sind sie doch erwähnenswert. Sie stellen auf der Reststrecke, die vom VEB Ziegelwerke übernommen wurde, Unikate dar. Heute gehören die Fahrzeuge zu den Traditionswagen, die von der Arbeitsgemeinschaft „Waldeisenbahn Muskau" des DMV in Weißwasser betreut und somit für die Nachwelt erhalten bleiben. Abschließend noch ein Hinweis für Modellbauer, die mit diesen Fahrzeugen der WEM ein Denkmal auf ihrer Anlage setzen möchten. Nach (5) ist für Modellfahrzeuge, deren Vorbilder eine Spurweite von 400 mm bis 650 mm haben, bei der Nenngröße H0 die Modellspurweite von 6,5 mm genormt. Die Nenngröße erhält das Zusatzzeichen „i", die Nenngrößenbezeichnung solcher Feldbahnmodelle lautet also $H0_i$ (es ist jedoch auch $H0_f$ und $H0_z$ gebräuchlich). Natürlich kann man die Wagen auch für eine Modellspurweite von 9 mm (Nenngröße $H0_e$) bauen. Um einige Einzelheiten besser darstellen zu können, wurde der Drehschemelwagen bewußt im Maßstab 1:43,5 (d. h. 2:1 für H0) gezeichnet. Man beachte, daß er kleiner ist als ein $H0_e$-Drehgestell sächsischer Schmalspurwagen („technomodell").

Quellenangaben

(1) Krasel, B.: Sonderfahrt auf 600-mm-Spur „modelleisenbahner", Berlin 33 (1984) H. 4, S. 16–17

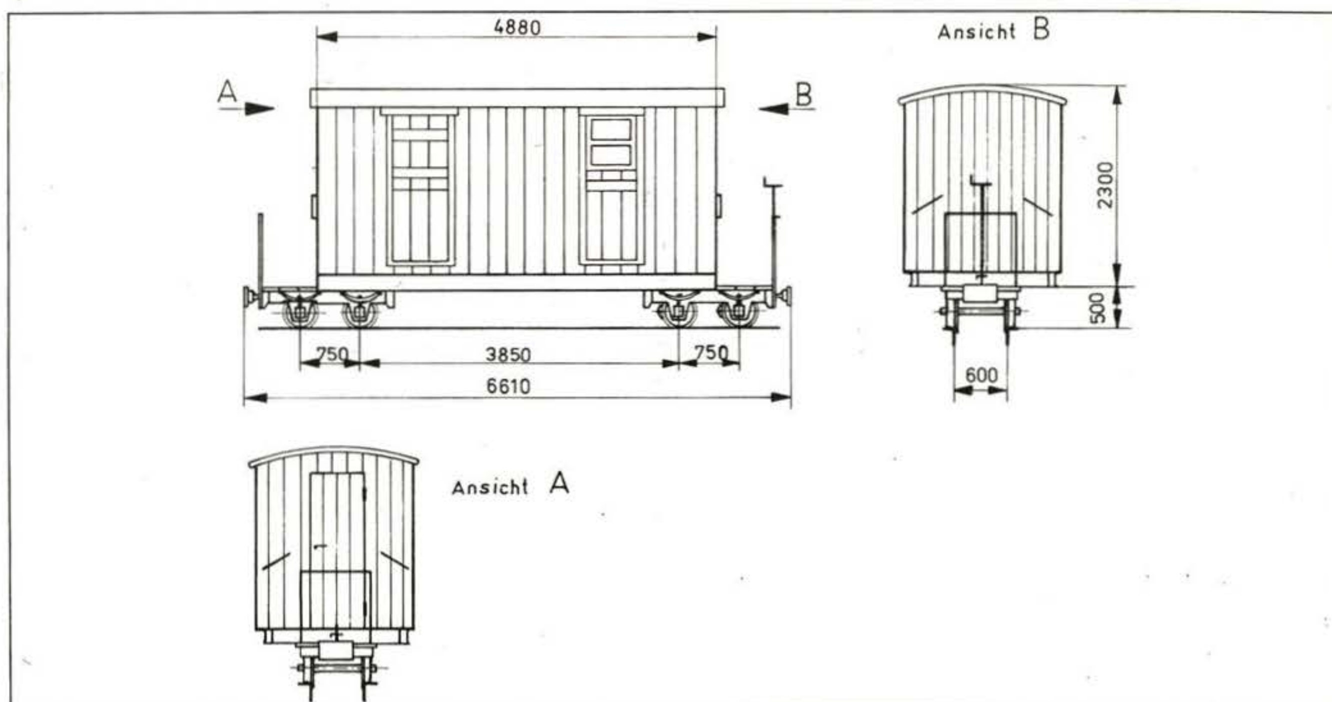
(2) Autorenkollektiv d. Rbd. Cottbus: Waldeisenbahn Muskau 1896–1977, Cottbus 1978

(3) Preuß, E.: WEM – Waldeisenbahn Muskau, Kleine Bahn auf schmaler Spur, Cottbus 1974

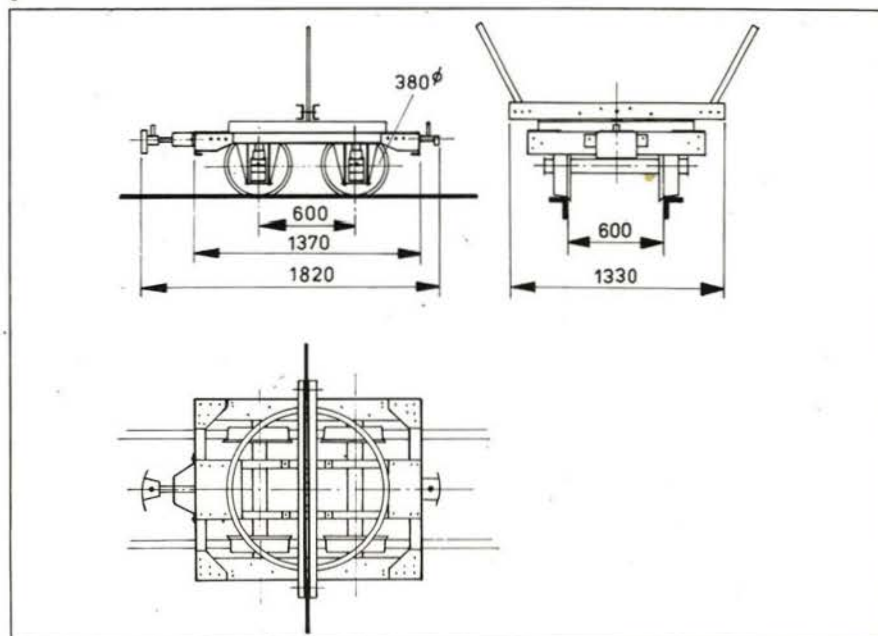
(4) Kieper, K., Preuß, R., Rehbein, E.: Schmalspurbahn-Archiv, transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin 1978

(5) NEM 010 Ausgabe 1978

4



5



1 Der Mannschafts- und Gerätewagen. Im Hintergrund ist der im Aufbau befindliche Bagger in der Tongrube Mühlrose zu sehen.

2 Drehschemelwagen. Deutlich ist noch die alte DR-Beschriftung zu sehen.

3 Drehschemelwagen. Im Hintergrund ist ein OOw der Bauart 01 zu sehen, der auch jetzt noch für Tontransporte eingesetzt wird.

4 Zeichnung des Mannschafts- und Gerätewagens im Maßstab 1:87 (1:1 für $H0_e$)

5 Zeichnung des Drehschemelwagens im Maßstab 1:43,5 (2:1 für $H0_e$)

Fotos und Zeichnungen: Verfasser

Joachim Schalipp, Berlin

Lichtsignal mit Zugbeeinflussung für die Nenngröße TT

Schon oft wurden Lichtsignalschaltungen in den verschiedensten Varianten vorgestellt.
Die nachfolgende Schaltung eines zeitgesteuerten Lichtsignals mit Zugbeeinflussung ist für Modelleisenbahner, die nicht unmittelbar an einem vorbildgetreuen Betriebsablauf interessiert sind, gedacht.
Sie ist einfach im Aufbau und als Basteltip geeignet.
Folgende Punkte sollten erfüllt werden:
- Einsatz von Leuchtdioden VQA 25 (grün)
  VQA 15 (rot)
  VQA 35 (gelb)
- Automatische Rückstellung von Fahrt (Hl 1) auf Halt (Hl 13)
- Zugbeeinflussung (potentialfrei)

Schaltungsaufbau
Die Schaltung wird in Abb. 1 dargestellt.
Die Wirkungsweise beruht auf dem einfachen Prinzip der Kondensatorenentladung, wodurch man Zeitvarianten im Bereich von 2 bis 20 Sekunden erreichen kann.
Die Zeit (t) ist abhängig vom Verhältnis C_1 zu R_1 bzw. vom Verstärkungsfaktor des Transistors VT_1. Die Kapazitätswerte von C_1 kann man im Bereich von 20 bis 200 µF wählen.
$C_1 = 20\,\mu F \mathrel{\hat{=}} t_v \approx 2\,s$
$C_1 = 200\,\mu F \mathrel{\hat{=}} t_v \approx 20\,s$
Für die Schaltung wurde $C_1 = 50\,\mu F \mathrel{\hat{=}} 5\,s$ gewählt.
Im Ruhezustand ist C_1 geladen, und es liegt negatives Potential an. Dadurch wird VT_1 durchgesteuert und VT_2 gesperrt. Das Relais K wird nicht betätigt.
Bei Betätigung der Taste Ta_1 wird (Tastenpult) C_1 kurzgeschlossen, dadurch entladen und über R_1 wieder geladen.
Die negative Spannung an der Basis von VT_1 bricht zusammen, somit sperrt VT_1 und VT_2 wird durchgesteuert und betätigt das Relais K. Beide Kontakte (K_1; K_2) des Relais K werden geschlossen, wobei K_1 das Unterbrechergleis überbrückt und K_2 das zugeordnete Signal auf Hl 1 stellt.
Der Zug setzt sich in Bewegung.
Aufgrund des gewählten Kapazitätswertes von C_1 werden nach Ablauf von 5 s die Kontakte K_1 und K_2 geöffnet.
Der Gleisabschnitt ist unterbrochen, und das Signal schaltet auf Hl 13.

Aufbau des Lichtsignals
Die Schaltung wird in Verbindung mit einem mit Leuchtdioden bestückten Lichtsignal betrieben.
Bei der Umschaltung der Leuchtdioden wurden die unterschiedlichen Schwellspannungswerte der einzelnen LED ausgenutzt bzw. durch Si-Dioden zusätzlich aufgestockt, um eine Umschaltung durch nur einen Arbeitskontakt (K_2) zu ermöglichen.

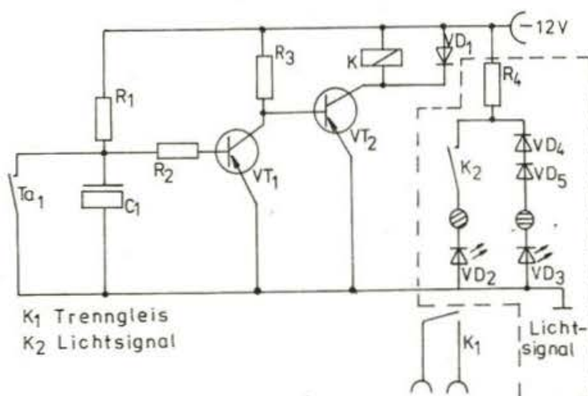
Das Lichtsignal wird so weit demontiert, bis nur noch der Lichtsignalsockel, der Mast und der Signalschirm ohne Lichtleitkabel und Blendscheiben übrig bleiben.

In die so entstandenen freien Bohrungen des Signalschirms werden die LED eingeklebt und verdrahtet. Die Kabel werden durch den Signalmast geführt und auf die anzufertigende Leiterplatte aufgelötet (Abb. 2).

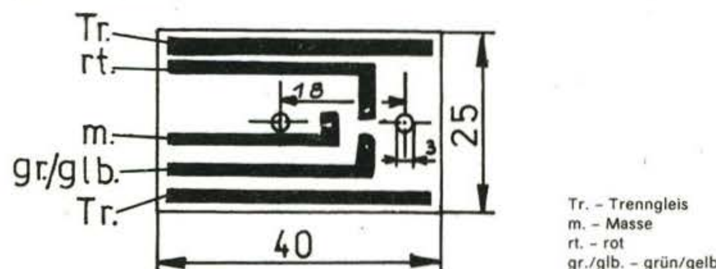
Danach wird der Signalsockel mit „Saladur" auf die Leiterplatte geklebt.

Sonstiges
Wegen eines geringen Kostenaufwands wurde nicht mit IS-Schaltkreisen gearbeitet, sondern auf Transistoren älterer Bauart (Basteltyp) zurückgegriffen. Weiterhin wurden 12-V-Bastelrelais (GEKO) verwendet. Die Stromversorgung wurde mit einem 12-V-Klingeltrafo mit Gleichrichter realisiert.

1

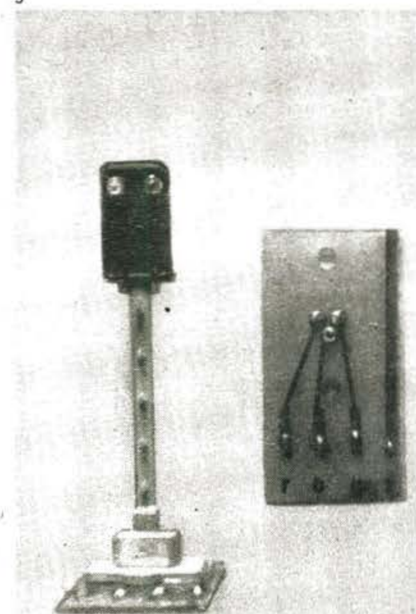


2



Tr. – Trenngleis
m. – Masse
rt. – rot
gr./glb. – grün/gelb

3



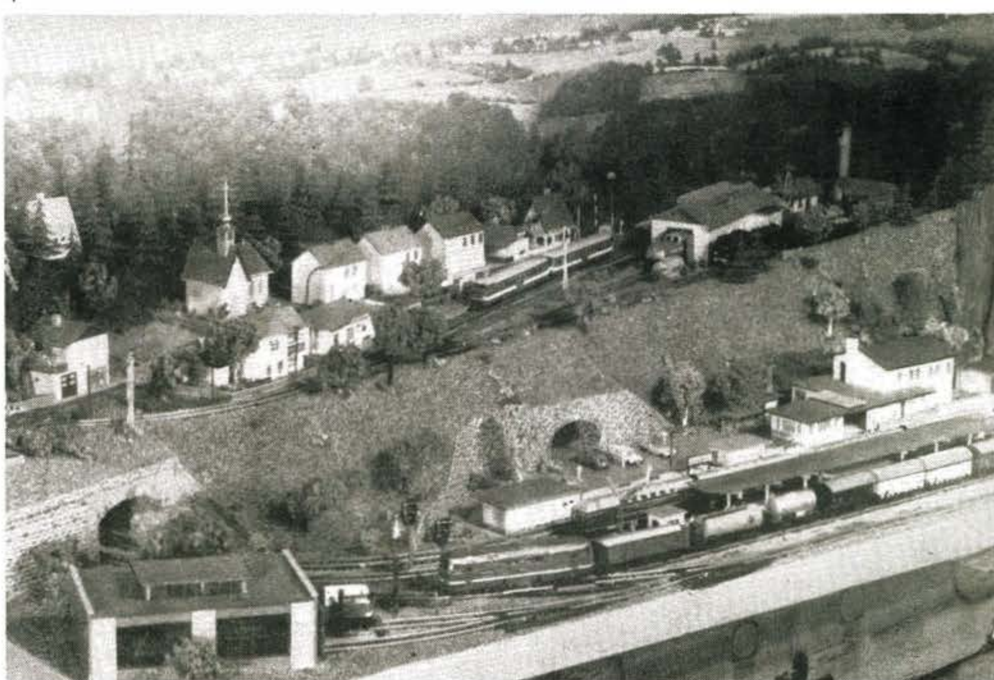
1 Stromlaufplan der Schaltung
2 Leiterplatte, die am Signalsockel zu befestigen ist.
3 Umgebautes Lichtsignal mit LED und die dazugehörende fertige Leiterplatte
Foto und Zeichnungen: Verfasser

Bauelemente

1 Stück	Transistor	VT_1	Ge pnp Basteltyp B 80
1 Stück	Transistor	VT_2	Si pnp Basteltyp 400–600 mW
3 Stück	Diode	$VD_{1/4/5}$	SAY 18 o. ä.
1 Stück	Diode	VD_2	VQA 25 (grün)
1 Stück	Diode	VD_3	VQA 15 (rot) bzw. VQA 35 (gelb)
1 Stück	Elko	C_1	50 µF 16 V
1 Stück	Schichtwiderstand		R_1 220 KΩ 1/10 W
1 Stück	Schichtwiderstand		R_2 68 KΩ 1/10 W
1 Stück	Schichtwiderstand		R_3 5,6 kΩ 1/10 W
1 Stück	Schichtwiderstand		R_4 560 Ω 1/4 W
1 Stück	Relais (Geko)		12 V
1 Stück	TT-LTS-Signal		Artikel Nr. 519-00120 (gelb/grün)
	bzw.		Artikel Nr. 519-00121 (rot/grün)
1 Stück	Leiterplatte 40 × 25 mm		

Vorgestellt und kommentiert

1



Die N-Heimanlage von Modellbahnfreund Frank Neubert aus Elsterwerda ist auf einer Fläche von 175 cm × 110 cm untergebracht. Das Thema der Anlage stellt eine eingleisige Hauptbahn mit einer im Bahnhof Buchheide abzweigenden Nebenbahn dar. Der Nebenbahn-Bahnhof Bad Goldach ist ebenfalls ein Durchgangsbahnhof und mit einem Fabrikanschluß versehen, der einen umfangreichen Rangierbetrieb aufweisen kann. Das Motiv ist im Mittelgebirgsraum angesiedelt und entspricht der Eisenbahn-Epoche IV. Ein unmittelbares Vorbild besteht nicht. Auf der Anlage verkehren neben handelsüblichen Triebfahrzeugen bereits einige Eigenbauten. Dazu gehören zwei Loks der Baureihen 130 und 119. Des weiteren wurde im Eigenbau ein kompletter Personenzug, bestehend aus zweiachsigen Rekowagen, hergestellt.
Abb. 1 läßt erkennen, daß zwischen Eisenbahn und Landschaft eine harmonische Abstimmung erreicht wurde und die Gesamtanlage nicht überladen ist. Gefällig wirkt besonders die Hintergrundkulisse, die den Eindruck einer Mittelgebirgslandschaft unterstreicht.
Da die Gebäude zum großen Teil Eigenbaumodelle sind, wäre, um den Charakter des Ortes noch mehr zu betonen, bei den Hochbauten am Bahnhof Bad Goldach ein entsprechender Landschaftsstil angebrachter. Die neubauartigen Häuser wirken insgesamt zu kalt und eintönig und stören den sonst recht guten Gesamteindruck. Problematisch erscheint der Verlauf der Zufahrtstraße zu dem an der Hauptstrecke gelegenen Bahnhof Buchheide. Sinnvoller wäre in jedem Falle, die zum Bahnhof führende Straße von links vorn kommen zu lassen, um anzudeuten, daß sich die Kleinstadt auf der anderen Seite der Bahnhofsgleise befindet. Eventuell müßte auf den Lokschuppen verzichtet werden, um dort den Straßenübergang mit Schrankenanlage unterzubringen (Abb. 2).

Die Tunnelprofile, die aus Backsteinpapier (Nenngröße H0?) hergestellten Portale und die z. T. angrenzenden unmotiviert angesetzten Bruchsteinmauern einschließlich der Stützmauern, die nur aus einer schräg zugeschnittenen Pappe bestehen, entsprechen in ihrer Form und Gestalt keinem Vorbild (Abb. 2 und 3).
Güterschuppen und Freiladegleis (Abb. 3) sind zu eng zusammengedrängt, ihnen fehlt der nötige Freiraum. Auch scheint der Güterschuppen im Vergleich zu dem davorstehenden Lkw nicht der Nenngröße N zu entsprechen.

Bei der Gestaltung von Modellbahnanlagen sollte, wie auch in diesem Falle, dem Detail und dem Vorbildvergleich mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden.
güba

Fotos:
R. Kahmann, Elsterwerda

2



3



Text- und Bildbeiträge für den „me"

Liebe Leser!
Immer wieder erreichen uns Briefe, in denen Sie um genauere Angaben über die Form der Textbeiträge und die Art der verwendungsfähigen Bildvorlagen und Zeichnungen für die Veröffentlichung im „me" bitten. Das freut uns sehr, ist es doch ein Ausdruck dafür, daß sie an einer effektiven und sinnvollen Aufbereitung Ihrer Text- und Bildbeiträge interessiert sind. Um Ihnen und uns die Arbeit zu erleichtern, haben wir alle wesentliche Hinweise zusammengefaßt und veröffentlichen sie nachstehend.
Natürlich werden die hier genannten Wünsche der Redaktion auch künftig nicht als ein Gradmesser für die Veröffentlichung bzw. Nichtveröffentlichung der Beiträge angesehen. Einzig und allein entscheidend ist selbstverständlich der Inhalt.
Bei kürzeren Beiträgen, wie für die Leserbriefseite „forum" und Kurzmeldungen, reicht ein kurzes Anschreiben mit dem Manuskripttext und eventuellen Illustrationen völlig aus. Dennoch würden wir uns natürlich freuen, wenn Sie sich nach den folgenden Grundsätzen richten. Schließlich gewinnen wir dadurch mehr Zeit, um den „me" noch interessanter gestalten zu können.
Für Ihr Interesse und Verständnis danken wir Ihnen.
Ihre Redaktion
„modelleisenbahner"

Manuskripte
sollten möglichst mit Maschine geschrieben werden. Pro Zeile sind 56 Anschläge und pro Manuskriptseite 30 Zeilen (zweizeilig!) zu berücksichtigen. Zur Orientierung: 120 Manuskriptzeilen ergeben ohne Illustrationen eine Druckseite.

Zu berücksichtigen sind:
– Vor- und Zuname, eventuelle Mitgliedschaft im DMV und Wohnort angeben, Beispiel: Horst Mandala (DMV), Belzig
– Teilüberschriften innerhalb des Texts sind **nicht** zu numerieren, eine Dezimalklassifikation (1., 1.1., 1.2. usw.) ist also nicht vorgesehen.
– Tabellen einschließlich ihrer Überschriften stets auf gesonderte Blätter schreiben! Das gilt auch dann, wenn die Tabellen an eine bestimmte Stelle des Beitrages gehören.
Diese sollte am linken Rand des Manuskriptes gekennzeichnet werden (z. B. Tabelle 1). Mehrere Tabellen sind zu numerieren.
– Fußnoten-Texte sind ebenfalls auf einem gesonderten Blatt zu erfassen.
– Quellenangaben sollten stets berücksichtigt und am Ende des Beitrages gesondert zusammengefaßt werden. Zu unterscheiden sind der Zeitschriften-, Buch- und Archivaliennachweis.

Beispiele:
• Zeitschrift
Meyer, Winfried: Die Straßenbahn in Dresden; Modelleisenbahner, Berlin, 17 (1968) 6, S. 157–160
• Buch
Wachmann, Wilhelm: Der elektrische Zugbetrieb der Deutschen Reichsbahn; Rom-Verlag, Berlin 1924
• Archivmaterial
Brief des Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten an den Regierungspräsidenten in Stralsund vom 4. Januar 1904, Verwaltungsarchiv der Rbd Greifswald, Signatur A 419, Blatt 64

– Bildunterschriften
Alle Bildvorlagen – also im wesentlichen Zeichnungen und Fotos – sind entsprechend der Veröffentlichungsfolge zu numerieren. Auf einem gesonderten Blatt sind die Bildunterschriften und die Herkunft der Bildvorlage (Autorisierung) zu vermerken.

Beispiel:
1 Personenzug nach Mügeln, abfahrbereit im Bahnhof Oschatz am 4. Mai 1956
2 Empfangsgebäude des Bahnhofs Strehla am 7. Januar 1956
3 Lokomotive 99 581 im Bahnhof Grünstädtel am 7. Oktober 1965
Fotos: O. Lehmann, Bautzen (1); Verfasser (2 und 3)

Manuskripte sind möglichst mit einem Durchschlag – also zweifach – an die Redaktion zu schicken.

Technische Zeichnungen
werden in der Regel im Auftrage der Redaktion neu angefertigt. Deshalb sind Bleistiftzeichnungen und -skizzen ausreichend. Bei maßstäblichen Zeichnungen bitte den Maßstab angeben!

Diapositive
Als Ausgangsmaterial für den Farbdruck sind in der Regel Farbdiapositive erforderlich. Es können aber auch Farbfotos auf Papier, ältere colorierte Postkarten sowie Illustrationsdrucke usw. verwendet werden.
Farbdiapositive müssen das Format 6 cm × 6 cm oder größer haben. Kleinbilddias können nur in Ausnahmefällen nach vorheriger Absprache angenommen und verwendet werden.
Die für eine Veröffentlichung vorgesehenen Farbdias müssen fotografisch und mechanisch einwandfrei sein. Dias mit Schichtbeschädigungen, Materialfehlern oder Fingerabdrücken sind nicht verwendungsfähig.
Jedes Dia ist ohne Rahmen und ohne Gläser einzeln in eine Folientüte (sehr gut), eine Folie oder einen Briefumschlag (nicht so gut) einzulegen und außen auf der Tüte zu numerieren und mit dem Namen des Autors zu beschriften. Unter der gleichen Nummer ist auf gesondertem Blatt die Bildunterschrift zu vermerken. Außerdem bitte möglichst am linken Rand des Bildunterschriften-Manuskriptes die Dia-Film-Nummer angeben.

Schwarzweißfotos
Bei Schwarzweißfotos wird das Format Weltpostkarte (10 cm × 14 cm) bevorzugt. Es sind jedoch auch größere und kleinere Formate (bis 6 cm × 9 cm) verwendbar. Alle Papiervorlagen sollen neben der Bild-Nummer den Namen des Autors sowie hinter dem Vermerk „Bildautor" Name und Anschrift des Bildautors tragen.
Unter der gleichen Nummer ist auf gesondertem Blatt die Bildunterschrift zu vermerken.

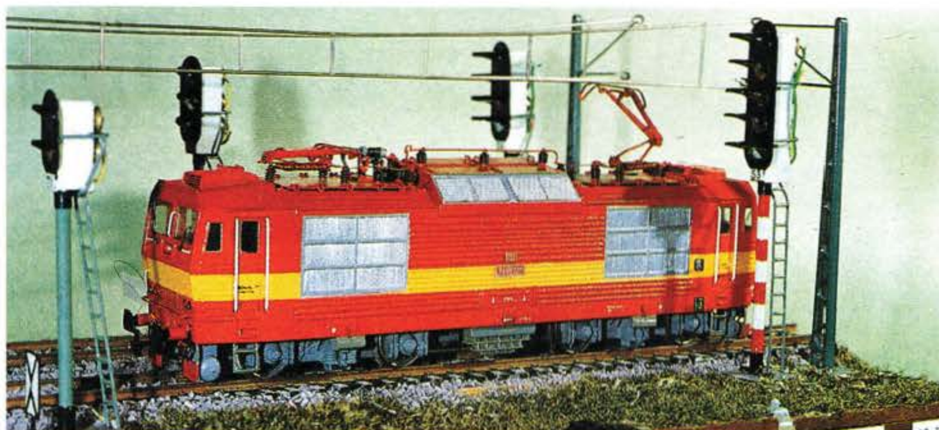
Anschreiben
Ihre Manuskripte bzw. Fotos schicken Sie bitte an folgende Adresse: Redaktion „modelleisenbahner", Französische Straße 13/14, Berlin, 1086
Das Anschreiben sollte folgende Angaben enthalten:
– Wohnanschrift des Autors, eventuell Telefonnummer,
– Bankverbindung und
– bei mehreren Autoren die gewünschte Aufteilung des Honorars (in Prozent).
Außerdem ist anzugeben, ob der Beitrag
– bereits in anderen Publikationsorganen erschienen ist (wenn ja, in welchen?) und
– weiteren Redaktionen angeboten worden ist bzw. angeboten werden soll (wenn ja, welchen?)

Schriftverkehr
Um die Bearbeitung in der Redaktion zu erleichtern, ist bei Schriftwechsel (unbedingt) stets das in unserem Briefkopf enthaltene Bearbeitungszeichen anzugeben.

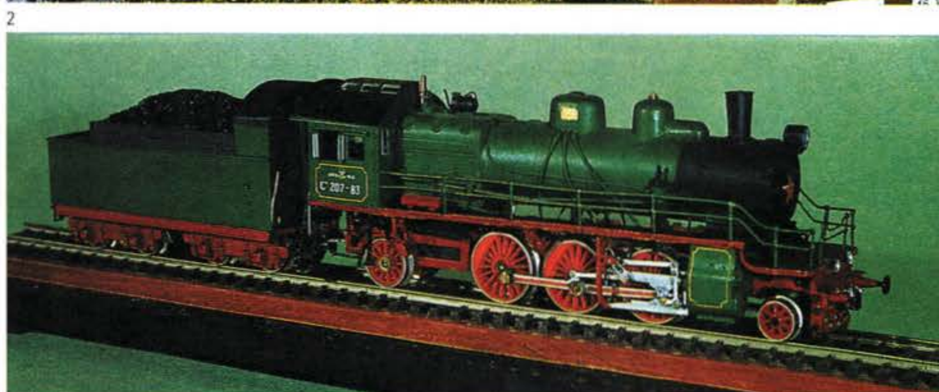
Tauschmarkt nur für DMV-Mitglieder
Der im Heft 1/89 auf S. 26 angekündigte und im Auftrage des DMV-Bezirksvorstandes Berlin von der Arbeitsgemeinschaft 1/13 durchzuführende Tauschmarkt am 19. Februar 1989 ist nur für DMV-Mitglieder vorgesehen.

XXXV. Internationaler Modellbahnwettbewerb 1988 in Warschau

Im Heft 1/89 stellten wir einige interessante Modelle von DDR-Freunden vor. Die auf dieser Seite gezeigte Auswahl präsentiert einen kleinen Ausschnitt vom modellbauerischen Schaffen unserer Freunde im sozialistischen Ausland. Vergleicht man die in früheren Jahren eingereichten Exponate aus der UdSSR, ČSSR, UVR und VRP mit denen des letzten Wettbewerbes, ist eine erfreuliche Entwicklung festzustellen. Die meisten Modelle, ob Eigen-, Umbauten oder Frisuren, weisen eine wesentlich höhere Qualität auf. Bleibt nur ein Wunsch: Möge der bevorstehende XXXVI. Internationale Modellbahnwettbewerb wiederum ein Spiegelbild des Modelleisenbahnbaus in vielen Ländern sein.



2



3



4



1 Ellok der ČSD S 499.2 (H0) von J. Vajsochr (ČSSR), Kategorie A 2, 2. Preis, 90,4 Punkte

2 Lok der SŽD C^{y} 207-83 (H0) von Prochorow und Saprikin (UdSSR), Kategorie A 1, 2. Preis, 90,8 Punkte

3 Dienstwagen Ddy der ČSD (H0) von M. Burgret (ČSSR), Kategorie B 2, 3. Preis, 88,8 Punkte

4 Kranwagen der SŽD (H0) von I. I. Prochorow (UdSSR), Kategorie B 1, 3. Preis, 88,8 Punkte

Fotos: D. Selecky, Bratislava

Ein Blick auf den oberen Teil des Bahnhofs Bernhardsthal der TT/TT$_m$-Gemeinschaftsanlage der Arbeitsgemeinschaft 7/11 Aschersleben des DMV, die wir bereits im „me" 9/83 ausführlich vorstellten.
Foto: Albrecht, Oschatz

